ГОНОРАР ПОДПИСЧИКУ – МИЛЛИОН РУБЛЕЙ › 4



№7 (973) ИЮЛЬ 2012 WWW.ZR.RU

ЛАДА КАЛИНА
МОДЕРНИЗАЦИЯ НОН-СТОП › 156

ВЫКИНУТЬ НЕЛЬЗЯ СДАТЬ
ГДЕ ЗАПЯТАЯ? › 114

СУПЕРТЕСТ
ВОСЕМЬ ГОРЯЧИХ ХЭТЧБЕКОВ › 208

CIVIC, FOCUS, CRUZE

ПОБЕДА И КОНФУЗ › 34

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 12007

МЫ ВИДЕЛИ: ПОЛИЦИЯ СЛУЖИТ ЛЮДЯМ › 24

ПРОВЕРЕНО **НАДУВАТЕЛЬСТВО В НАБОРЕ** › 140

АВТОБУС К ОЛИМПИАДЕ › 222

НА РЫНКЕ **ВЫБИРАЕМ КРОССОВЕР** › 128

Автомобиль с душой





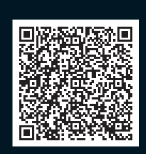
SUBARU

Уверенность в Движении

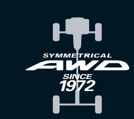
IMPREZA

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ SUBARU
8 (800) 555-0020

Новый стильный седан Subaru Impreza – Ваше искреннее удовольствие и комфорт за рулем! Почувствуйте уверенную и мощную динамику горизонтально-оппозитного двигателя с низким центром тяжести. Окунитесь в ритм Мегаполиса, испытав настоящий контроль над дорогой. Ощутите реальную заботу о Вашей безопасности за счет уникальных технологий симметричного полного привода, разработанных японскими инженерами Subaru.



www.subaru.ru









[1] Помощь на дороге [2] Рекомендованная розничная стоимость ТО-15000 км для дилеров Москвы и Московской области для Subaru Impreza 2.0 л. 2012 МГ. Реклама. Товар сертифицирован.

За рулем

№07 2012 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 973-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Евгений Борисенков (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Анна Клепач, Игорь Козлов, Эдуард Коноп, Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Екатерина Ивкова, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Анастасия Приходько
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 420 500 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.



ГОД БЕЗОПАСНОСТИ

Выпадает в календаре неделя, а то и месячник повышенной активности ДПС. Не знаю, честно говоря, чем заканчиваются эти казенные мероприятия. Начиная свой год безопасности, «За рулем» надеется через 12 месяцев отчитаться так:

– дано новое разъяснение Верховного суда насчет обгонов. Начал по правилам, а вернулся через сплошную? Нехорошо, но давайте разбираться. Всегда ли виноват водитель, и правильно ли его карать лишением прав? Убежден, нынешний ответ ВС: «Да!» – несправедлив. Обязательно нужно проверить, как проинформировали водителя, что скоро обгон будет запрещен. И разобраться в категории нарушения – езда по встречке или несоблюдение требований разметки. Закон нельзя трактовать как легче или удобнее, его надо четко выполнять, вникая во все обстоятельства и не забывая о презумпции невиновности. Именно такого разъяснения ждем от ВС вместо нынешнего «лишай прав!» (ЗР, 2012, № 4);

– принята программа обустройства пешеходных переходов. Нерегулируемая зебра может существовать только на узкой, не более полосы в каждом направлении, дороге! Пусть придется менять ГОСТ, пусть нынешние опасные зебры «вымрут» не сразу, но давайте начнем. На широкой улице пешеход может выскочить из ниоткуда, поэтому переход надо проложить над или под проезжей частью, как минимум поставить светофор, пока мы друг друга не передавили (ЗР, 2012, № 2, 5);

– в каждой машине дополнением к аптечке и огнетушителю появился сигнальный жилет. А может, и вместо – все равно у доброй половины водителей их содержимое просрочено. Лучше эту норму закрепить и в ПДД (в пункте 2.5), и в Приложении, как сделано во многих странах (ЗР, 2010, № 8);

– детишки больше не ездят стоя между сиденьями, а дисциплинированно и безопасно сидят в удобных детских креслах – все, от новорожденных до 12-летних (эту программу мы начинаем вместе с компанией «Дженерал моторс»).

Мы уже агитировали за эти предложения и продолжим публиковать статьи в их пользу. Уверен в вашей поддержке и силе нашего общего слова. С другой стороны, понимаю, что многие, прочитав вышеизложенное, захотят поспорить. Я готов: жду вас на прямой линии на нашем сайте zr.ru/Зарулем.рф в пятницу, 20 июля.

Антон Чуйкин, главный редактор



Жил-был в Перми наш подписчик и читатель **Сергей Серов**. Да что был – он и сейчас жив-здоров, в чем мы недавно убедились, вручая Сергею заслуженный приз – автомобиль

ЗА МИЛЛИОН!



Идея конкурса для поддержки наших самых преданных читателей – тех, кто по-прежнему выписывает ЗР, не нова, мы регулярно проводим нечто подобное. На этот раз в преддверии новой подписной компании редакция решила совместить приятное с полезным и предложила подписчикам творчески обосновать выбор автомобиля стоимостью под миллион, а свои мысли и соображения по этому поводу прислать в редакцию. Победителю как раз и доставался предмет мечтаний, причем модель авто можно было выбрать из прилагавшегося списка. Сергей победил, когда отважился прислать на конкурс стихотворение и рассказ о «Ниссане Х-Трейл» (ЗР, 2012, № 4). Затем мы заказывали автомобиль специально для нашего героя, на что ушел еще месяц. Лауреат конкурса прожил его в нервном ожидании. И вот в конце мая Сергей Серов прибыл в Москву за своим подарком – кроссовером, чьи сильные стороны он так замечательно описал. Нам показалось, что только при виде машины у Сергея отлегло от сердца: он широко заулыбался. Обживаясь в теперь уже своем «Х-Трейле», он рассказал, что идею написать рассказ от имени авто он «подсмотрел» у Владимира Высоцкого: помните его песню «Як-истребитель»? Наш подписчик пофантазировал на эту тему. И у него получилось!

Снарядили мы Сергея в путь-дорогу и задумались: а ведь скоро опять грядет подписка. Памятуя о том, сколько среди читателей активных и талантливых людей, мы подумали: «А что, если?..» ЗР

«Вот приеду я домой и скажу своей половинке: «Ты теперь жена настоящего писателя, принимай гонорар за мой рассказ!»

«Я подставной? Фигушки! Не верите – поезжайте в Пермь и спросите!»

Заместитель главного редактора «За рулем» Дмитрий Федоров вручает ключи от машины победителю конкурса подписчиков Сергею Серову.



Специальная серия автомобилей к чемпионату Евро-2012******

SOLARIS** ix35


Audi
e-tron
Электромобильное будущее


Экологически
чистая скорость
Audi e-tron: превосходная
спортивная динамика
в сочетании с нулевым выбросом CO2.
Подробности на сайте
www.audi.ru/vorsprung-durch-technik.


Audi
Vorsprung durch Technik
e-tron
Реклама

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 07



46

54

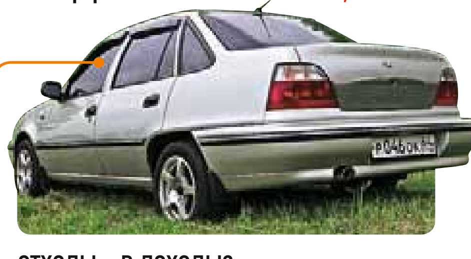








СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 07





СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 07





АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Автобус. **Грузовик.


Реклама
jeep-russia.ru
НЕ ИЗМЕНЯЙ СЕБЕ
Jeep® является зарегистрированной торговой маркой Chrysler Group LLC.
Встречайте модельный ряд Jeep® 2012
Только следуя своей природе, мы по-настоящему живем.
Grand Cherokee, Compass, Wrangler, Wrangler Unlimited, Liberty, Cherokee.
Телефон горячей линии: 8-800-100-81-82
Jeep®

«НИССАН» ЗАВОЮЕТ РОССИЮ



Колин Додж, исполнительный вице-президент «Ниссана», рассказал корреспонденту ЗР об амбициозных планах компании на российском рынке.

– У нас по поводу России серьезные намерения. К 2016 году мы надеемся утроить продажи – до полумиллиона автомобилей в год. Причем до 80% этого количества будет производиться здесь же. К 2014 году компания удвоит мощность петербургского завода, а в конце нынешнего начнет выпуск «Алмеры» на АВТОВАЗе. С 2014 года в Тольятти также освоят две-три модели под брендом «Датсун», – на его долю придется до 30% продаж компании в РФ. Первыми запустим две бюджетные модели, потом добавится третья – скорее всего, кроссовер. Причем производство пойдет по полному циклу: от штамповки до финальной сборки.

– По некоторым сведениям, ваши специалисты рассматривали возможность использовать платформу «Калины» для моделей «Датсун». Это правда?

– Скорее всего, мы используем не всю платформу, а некоторые ее элементы, например подрамник моторного отсека, но после некоторой модернизации. Вообще, у «Ниссана» и «Лады» в России будут общие поставщики.

– Где вы их найдете? Ведь в России пока очень мало смежников, которые соответствовали бы мировым требованиям.

– Мы вместе решаем эту проблему, чтобы повысить уровень локализации. В первую очередь за счет привлечения в Россию наших глобальных поставщиков.

Сейчас на автосборочных производствах в вашей стране, насколько я знаю, средний уровень локализации не превышает 40%. Но я с оптимизмом смотрю в будущее и думаю, что за три-четыре года мы сумеем поднять этот показатель раза в два.

– А что собираетесь выпускать в Санкт-Петербурге?

– За два года вложим в расширение завода 167 млн. евро; появятся новые цеха – штамповки и выпуска пластиковых деталей. Продуктивность предприятия вырастет вдвое, до 100 тыс. автомобилей в год. Сейчас там собирают три модели – «Теана», «Х-Трейл», «Мурано»; в будущем году на конвейере появится совершенно новый «Пасфайндер», а в 2014-м – «Кашкай», тоже нового поколения.

– Какие модели планируются для ижевского завода?

– Насчет этого предприятия мы еще не определились. Но по просьбе главы АВТОВАЗа г-на Комарова «Ниссан» станет куратором модернизации этого завода. Наши специалисты помогут превратить его в самое современное производство.

– Российский автомобильный рынок очень зависим от мировых цен на нефть, а они сейчас снижаются. Но у вас, тем не менее, смелые планы: собираетесь утроить здесь продажи, довести долю своих трех брендов до 10%… Не слишком ли дерзко?

– Нет, такие планы основаны на выводах многочисленных экспертов. Что до колебаний цен на нефть, то бывают плохие месяцы, когда цены падают, бывают хорошие, когда они растут, но общая динамика для вас – положительная. Я лично наблюдаю за российским рынком 15 лет. Для нашей компании он самый большой в Европе. Почему-то некоторые продолжают считать ваш рынок развивающимся, я же отношу его к состоявшимся и не жду каких-то драматических провалов.



ПАТРИОТИЧЕСКИЙ МАРШ

Вседорожники «УАЗ-Патриот» и созданный на его базе «Пикап» получили обновленный интерьер. Поверхность приборной панели из мягкого пластика стала приятнее на ощупь. Достигнута лучшая травмобезопасность за счет ряда конструктивных особенностей, примененных материалов и исключения поручня со стороны пассажира. Количество деталей приборной панели сократилось на 30% по сравнению с предыдущей версией, что помогло снизить уровень шума. Современная двухдиновая магнитола с USB-разъемом считывает информацию с любых носителей, а благодаря громкой связи можно принимать звонки, не отвлекаясь от управления. Обновленные автомобили оснащены системой отопления и кондиционирования немецкой компании «Санден». Теперь климатическая установка управляется электрическими приводами заслонок системы вентиляции и отопления – в отличие от предыдущей версии с тросиками.



62 258 – именно такое количество читателей как самого «За рулем», так и родственных изданий, а также посетителей нашего сайта приняло участие в голосовании за лучшие автомобили года. Это был рекорд читательского участия в нашем ежегодном конкурсе, который мы надеемся перекрыть уже в этом году. Автомобильные компании получили приглашения для участия в Гран-при «За рулем» – 2013 и сейчас активно формируют списки своих автомобилей-претендентов – самых горячих и желанных новинок российского рынка. В следующем номере мы поместим каталог машин-участников и откроем читательское голосование. Как всегда, усилия читателей будут вознаграждены: среди приславших анкеты мы традиционно разыграем приз – автомобиль новейшей модели. Итак, мы начинаем! Следите за публикациями с пометкой «Гран-при «За рулем» – 2013».



РАСКРАШЕННЫЕ ЗЕБРЫ

Госавтоинспекция предлагает модернизировать пешеходные переходы – сделать зебры разноцветными (белые полоски чередуются с желтыми); знаки «Пешеходный переход» поместить на желтую основу и оснастить подсветкой; поставить дополнительные предупреждающие светофоры с мигающим желтым светом. Кроме того, планируют обязать пешеходов носить в темное время суток световозвращающие браслеты. При этом минимальный штраф за нарушение ПДД для пешеходов поднимут до 500 руб.

ОПЕРАЦИЯ «РЕАНИМАЦИЯ»

Власти Москвы нашли способ реанимировать ЗИЛ: производство запустят с помощью Сбербанка. По контракту тут будут собирать 100 тыс. легких коммерческих автомобилей в год. Основной партнер – «Фиат»; не исключено, что за ним подтянутся «Рено» и «Хёндай». Совместный автомобильный проект Сбербанка и правительства Москвы не ограничится ЗИЛом,



в СП могут войти черкесский завод «Дервейс» (на 51% принадлежит Сбербанку) и латвийский «АМО Плант» (свыше 90% акций у правительства столицы). Тогда общая мощность производств составит 150 тыс. машин в год. Развитие пойдет на условиях промсборки, для этого выкупят одно из «спящих» соглашений. Проект намечают реализовать к 2017 году, а выйти на полную мощность – в 2019-м. Общий объем инвестиций – 12 млрд. рублей.

ЛЮБИШЬ КАТАТЬСЯ? ПЛАТИ!



Открыт новый платный участок трассы М4 «Дон» – с 48-го по 71-й км. Это первая подобная дорога вблизи Москвы. Есть и обязательная бесплатная альтернатива – старое Каширское шоссе. «Автодор» договорился с Федеральным дорожным агентством тщательнее следить за ее ремонтом. Тариф за проезд для легковых автомобилей составит 30 руб. днем и 10 руб. с полуночи до семи утра, для тяжелых грузовиков будет 120 и 40 руб. соответственно. Платить сможем наличными или банковской картой, смарт-картой, приложив ее к считывающему устройству, или при помощи транспондера (электронное устройство на козырьке) – тогда деньги будут списываться автоматически. Для быстрой оплаты транспондерами предусмотрены отдельные полосы на въезде.

Реконструкция участка велась с 2008 года. В итоге добавились две новых полосы, построены две развязки и отремонтирован мост через реку Северка. Сейчас здесь шесть полос, дорога полностью освещена, почти на каждом километре есть пункты экстренной связи. Введена интеллектуальная система управления движением с 10 видеокамерами. Пока разрешенная скорость – 110 км/ч, но скоро позволят ездить быстрее: со дня на день появится постановление правительства о внесении изменений в ПДД. Тогда максимальную скорость на автомагистралях первой категории повысят до 130 км/ч.

КОРОТКО

В НИЦ КамАЗа смонтирован уникальный стенд для испытаний ходовой части. Он может имитировать нагрузки, которые автомобиль испытывает при эксплуатации на различных дорогах – грунтовых и асфальтовых, а также позволяет проверить машину в режиме «абсолютное бездорожье». Испытуемый грузовик наезжает на специальные плиты, а гидроцилиндры, расположенные под ними, имитируют выбранные нагрузки.

Компания KYB выпустила серию видеоинструкций по установке амортизаторов для персонала сервисных станций. В этих роликах показаны наиболее сложные моменты работы на автомобилях «Ауди-А4», «Рено-Лагуна», «Мерседес-Бенц» А-класса, «Пежо-407», «Ниссан-Кашкай». Найти ролики можно по ссылкам www.kyb-europe.com/videos.html или www.youtube.com/user/KYBEurope?ob=0

Японский производитель электроники «Кларион» открыл компанию «Гелиос», которая на первых порах станет выполнять функции торгового представительства и эксклюзивно распространять продукцию фирмы в России. Генеральный менеджер европейского подразделения «Кларион» г-н Сава отметил, что Россия – один из приоритетных рынков для компании. Сейчас все модели ее магнитол понимают русский язык в названиях тегов и имеют фирменную сервисную поддержку.



В климатической аэродинамической трубе БМВ прошли испытания факела для лондонской Олимпиады. Факел подвергали ветровым нагрузкам под разными углами на скорости до 80 км/ч при температурах от –5 до +40 °С, засыпали снегом и поливали ливнем. Но все оказалось тщетным: огонь не погас!

СОЗВЕЗДИЕ НОВИНОК БМВ

Баварцы выкатили целую россыпь новинок, как серийных, так и концептуальных. Вот с последней и начнем.

Речь о представленном в Италии на ежегодном конкурсе элегантности «Вилла д'Эсте» купе «БМВ-Z4 Дзагато». С серийным Z4 у него ни одной общей кузовной детали. Не стало и жесткой складной крыши – это чистое купе. Под новой обшивкой скрывается заимствованное у серийного родстера Z4 sDrive 35is шасси с 3-литровым турбомотором в 340 л.с. Любопытно, что концепт омологирован для использования на дорогах общего пользования и готов показать себя в деле на треках. Будет ли собрана хотя бы малая серия? Пока без комментариев.



Другое дело трехдверная версия новой «единички». Ее мировая премьера прошла в Лейпциге.

Вот сколько нужно прибавить к прежним характеристикам: к длине 85 мм, к ширине 17, к базе 30, к колее 51/72 мм. Результат: стало просторнее людям и багажу (+ 30 л).

Кстати, если сложить спинки задних сидений, то в «почти купе» можно напихать 1200 л поклажи!

Изменилась и гамма двигателей. Базовая версия 114i оснащена мотором Twin Turbo в скромные 102 л.с., а самая резвая 135i с шильдиком *M* имеет под капотом 3-литровое «сердце» и 320 «лошадок»!





Обновленный седан флагманской седьмой серии получил полностью светодиодные фары, чуть иной бампер, измененную подвеску и улучшенную шумоизоляцию. Багажник теперь открывается движением ноги. Заметно изменена гамма двигателей. Появился экономичный вариант 730i с 258-сильной 3-литровой «шестеркой».

Дизельную гамму теперь завершает 750d xDrive мощностью 381 сила. У большинства других моторов также подросла отдача. Больше всего – у 750i, который отныне развивает 449 сил. А вот гибридная версия ActiveHybrid 7 потеряла прыть из-за перехода с V8 на рядную «шестерку». Зато ее экономичность улучшена почти на треть.



Наиболее повседневным представляется универсал «Туринг» на базе последней, третьей серии. Объем багажника заметно вырос. Скромные по литражу «четверки» под капотом выдают благодаря двойному наддуву 245 бензиновых лошадиных сил или 184 дизельные. Есть и 6-цилиндровый дизель мощностью 258 л.с.

Разумеется, приняты все возможные меры по повышению экономичности, установлено множество самых продвинутых электронных ассистентов, помогающих водителю.

ЗАПАДНЫЙ КЛАСТЕР

Завершается согласование с правительством проекта автомобильного кластера в Калининградской области. АВТОТОР обязуется создать 21 СП: шесть автозаводов на 350 тыс. автомобилей в год и полтора десятка автокомпонентных предприятий. Все СП будут работать в режиме промсборки.



HONDA
The Power of Dreams

ЛЕТО ГОРЯЧИХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ!

Узнайте о специальных условиях на кроссоверы Honda у авторизованных дилеров

CR-V
Special Edition*

Комфорт, динамика, проходимость и практичность – всеми этими преимуществами обладает CR-V – идеально сбалансированный автомобиль.

Honda Pilot



Мужественная внешность, за которой стоит мощный двигатель, непревзойденная практичность и максимальный комфорт восьмиместного салона – это обновленный Pilot.

Crosstour



Не привыкли к компромиссам? Тогда Ваш выбор – Crosstour, сочетающий в себе лучшие качества седана, спортивного автомобиля и кроссовера.



Honda Insurance***
Оптимальные условия страхования
***Страхование

*Специальная серия **Страхование. При наличии автомобилей 2012 года выпуска, в нужной комплектации у дилеров

Затраты по КАСКО от 3,9% — означает фактические затраты покупателя (процент от стоимости автомобиля) на страхование по КАСКО нового автомобиля CR-V, Honda Pilot, Crosstour, приобретенного у авторизованного дилера или кандидата в дилеры Honda в России. Данное предложение ОАО СК «Альянс» рассчитано, на условиях: • Для CR-V: новый автомобиль 2012 года, срок 1 год, возраст младшего из водителей, допущенного к управлению, старше 30 лет и его стаж вождения — более 8 лет; при наступлении страхового случая не удерживается франшиза. (Для Санкт-Петербурга удерживается безусловная франшиза в размере 5% от страховой суммы). • Для Honda Pilot и Crosstour: новый автомобиль 2012 года, срок 1 год, возраст младшего из водителей, допущенного к управлению, старше 40 лет и его стаж вождения — более 15 лет; при наступлении страхового случая не удерживается франшиза. (Для Санкт-Петербурга удерживается безусловная франшиза в размере 5% от страховой суммы). Условия предоставления и наличия возможности расчета необходимо уточнить у страховой компании в Вашем регионе. Страхование по программе Honda Insurance реализуется ОАО СК «Альянс» (лицензия ФСФР С № 0290 77) тел.+7 (495) 232-33-33 www.allianz.ru, а также иными страховыми компаниями, по выбору страхователя.

Условия страхования при этом могут отличаться от заявленных выше, в том числе, в зависимости от выбранной страховой компании. ОАО СК «Альянс» оставляет за собой право вносить изменения в программы страхования без предварительного уведомления.

Срок действия акции — с 01 июня по 31 августа 2012 года, при условии наличия новых автомобилей у авторизованного дилера или кандидата в дилеры Honda в России.

Данная информация не является публичной офертой (ст.437 ГК РФ). Условия программы Honda Insurance могут быть изменены в случае изменения процентных ставок ОАО СК «Альянс».



Like facebook.com/HondaRussia

Служба клиентской поддержки: 8-800-555-77-11

www.honda.co.ru

ВСЕМИРНЫЙ СЕДАН «ПЕЖО»



Первое, что в нем удивляет, индекс модели – 301. Компания изменила принцип присвоения числового обозначения: теперь он дается навсегда и не меняется при переходе к новому поколению. Причем единица означает «доступные модели, полностью соответствующие ожиданиям покупателей, гарантирующие комфорт и качество при минимальной стоимости». Именно таков «Пежо-301» – седан длиной 4,44 м. Колесная база 2650 мм позволяет говорить о просторе, особенно на заднем ряду. В багажник влезает до 506 л поклажи. На службе безопасности – система стабилизации, ассистент торможения, четыре подушки безопасности, крепления детских кресел «изофикс». Линейка двигателей, бензиновых и дизельных, перекрывает диапазон от 71 до 115 л.с., при этом можно выбирать между механической, автоматической и роботизированной коробками передач (но не в любых комбинациях с моторами). Комфорт обеспечивается современным оборудованием: здесь кондиционер с электронным управлением, автомагнитола MP3 с функцией «хэндс фри» и USB-портом, дистанционное открывание крышки багажника, система помощи при парковке... И это далеко не полный список опций. Фото новинки уже выложены, а вживую первыми увидят ее посетители Парижского автосалона. Продажи стартуют 1 ноября, но лишь в некоторых регионах: в Испании (там наладят выпуск), Турции, на Ближнем Востоке, в Восточной Европе, Африке, Южной Америке. До России и Украины седан доберется гораздо позже, этак через год.

ВОЗРОЖДЕНИЕ «АЛЬПИН»



К золотому юбилею спорткупе «Альпин-А110» фирма «Рено» подготовила весьма интересный концепт: «Альпин 110-50» объединил типичные стилистические элементы 1960-х годов с нынешними формами. Новинка не просто ездит – она носится. Еще бы: карбоновый кузов на пространственной раме весит всего 880 кг, а установленная по центру «шестерка» развивает 400 л.с. Заметим, без всякого наддува, обходясь лишь воздухом, засасываемым через спрятанный в крыше заборник. Основой конструкции послужила кубковая модель «Рено-Меган Трофи», подарившая новинке свою колесную базу в 2625 мм. Есть в концепте еще пара оригинальных «фишек»: пневмоцилиндры мгновенно поднимают кузов для быстрой смены колес на гоночном треке, а для доступа к агрегатам и в салон весь кузов буквально распахивается кверху.

Снизу же днище абсолютно гладкое. Специальные аэродинамические элементы создают под ним пониженное давление воздуха, так что болид буквально прилипает к дороге – тем сильнее, чем выше скорость. Каково будущее новинки, пока не определено. Возможно, ее сделают основой для новой кубковой серии после завершения программы «Меган Трофи».



КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

Следующее поколение родстера «Мазда-MX5» будут продавать также под маркой «Альфа Ромео». В дальнейшем итальянцы намерены предоставить «Мазде» возможность собирать свои модели на различных заводах группы «Фиат-Крайслер», в том числе и в Северной Америке.

К 2015 году «Тойота» планирует сбывать до половины своей продукции на перспективных рынках развивающихся стран. (Сейчас эта доля не превышает 19%.) Чтобы увеличить свое присутствие, японцы готовят сразу восемь новых «региональных» моделей.

Потерпел фиаско первый этап переговоров об унификации розеток для зарядных устройств электромобилей. Американские и европейские фирмы хотят подключать обычный и скоростной зарядники через единое гнездо, в то время как японцы придерживаются принципа отдельных розеток.

Следующее поколение «Ситроена-С5» будут собирать, скорее всего, в Германии, на заводе «Опель». Это решение – логичный шаг к снижению производственных издержек в рамках кооперации «Дженерал моторс» и группы «Пежо-Ситроен».

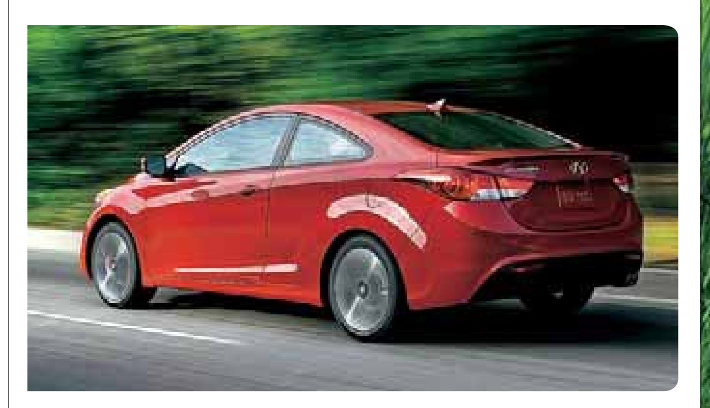
Дания стала первым в мире рынком, где гибридный седан представительского класса «Фискер-Карма» занял вторую строчку в рейтингах продаж своего класса по итогам первого квартала 2012 года. Богатые датчане вообще большие оригиналы: на первой позиции оказался не «Мерседес-Бенц», не БМВ и не «Ауди», а «Порше-Панамера».

Даунсайзинг легко вошел в обиход европейских автомобилистов. Так, при заказе «Форда-Фокус» третьего поколения четверть покупателей выбирает трехцилиндровый наддувный мотор «Экобуст» рабочим объемом всего один литр.



bruno banani
NOT FOR EVERYBODY
DANGEROUS MAN
НОВЫЙ АРОМАТ от bruno banani
Реклама. Бруно Банани. Поймет не каждый. Опасный мужчина.
bruno banani
NOT FOR EVERYBODY
DANGEROUS MAN

«ЭЛАНТРОЙ» БОЛЬШЕ



На автосалоне в корейском Пусане представлено купе «Хёндай-Элантра», которое оказалось на 10 мм длиннее одноименного седана. Двухлитровый двигатель мощностью 175 л.с. с крутящим моментом 209 Н·м обеспечивает автомобилю неплохие динамические характеристики. Коробка передач 6-ступенчатая, причем может быть как механической, так и автоматом с электронным управлением и подрулевыми лопатками для ручного переключения. По словам Ким Чун Хо, президента и гендиректора фирмы, новая модель выполнена в рамках концепции «Современный премиум» и отличается изысканным стилем, дает новые ощущения от вождения и уровень комфорта. На местном рынке новый автомобиль появится во втором полугодии.

КОМФОРТ, ДИНАМИКА, ПРОХОДИМОСТЬ

Все эти три характеристики должны получить свое концентрированное выражение во вседорожнике «Мерседес-Бенц GL63 AMG». Спортивное шасси с системой компенсации кренов, двигатель мощностью 557 л.с. и, разумеется, полный привод с приличным клиренсом – все при нем. Такая комбинация позволяет если не штурмовать настоящее российское бездорожье, то разгоняться на шоссе до сотни за 4,9 с и не тормозить, пока стрелка спидометра не уляжется на ограничитель – 250 км/ч.



При более умеренной езде в рамках правил дорожного движения изготовители обещают аппетит, не превышающий 12,3 л/100 км. Причем бензина, а не дизтоплива! Вероятно, в этом помогает режим *Controlled Efficiency*, задействующий функцию «старт-стоп».

Крутящий момент на колеса передается через автоматическую коробку передач Speedshift Plus 7G-Tronic с тремя программами работы. Также три режима предусмотрены и для пневмоподвески. Можно выбрать настройки помягче и пожестче, поспокойнее и поспортивнее.

В салоне новинки царство кожи, которой обтянуты спортивные сиденья и большинство деталей интерьера. Слух ласкает аудиосистема Bang & Olufsen High-End-Surround.



ЭЛЕКТРОФУРГОН ИЗ БАРСЕЛОНЫ

Компания «Ниссан» объявила о запуске в серию с 2013 года электромобиля e-NV200 на заводе в Барселоне. Как ясно из индекса, новинка создана на базе обычного NV200 и станет вторым полностью электрическим автомобилем фирмы после «Ниссана-Лиф». Его позиционируют как семейную и коммерческую модель с самыми низкими в сегменте эксплуатационными расходами. И конечно, как самую экологически чистую. Силовую установку машина заимствовала у «Лифа».

В организацию производства вложено 100 млн. евро, причем испанский завод станет единственной площадкой для сборки этой модели электромобиля.

КОРОТКО



2,79 литра дизтоплива, как оказалось, достаточно «Форду-Мондео Эконетик» для 100-километрового пробега. Такой рекорд установили норвежцы Кнут Вильтхил и Хенрик Борхгревинк на трассе длиной 2536,4 км, идущей из Хельсинки через Стокгольм в Осло. На поездку длительностью 46 часов им хватило 70,92 л солярки.

2014 год может стать переломным для шинной промышленности. Компания «Бриджстоун» объявила о разработке промышленной технологии получения натурального каучука из корней одуванчиков. Экспериментальное производство наладят на заводе в штате Орегон (США).





75 л.с. достаточно новому «Аэрокрузеру» (другое название – «Эйрслайдер»), чтобы взмыть на воздушной подушке хоть над дорогой, хоть над бездорожьем, хоть над водой. Этот небольшой «автомобиль» катает всех желающих на салоне в Лейпциге, разгоняясь над прудом до 100 км/ч.


МЫ ЖЖЁМ
ДРОВА!
Drova
ECOLOGICAL
VODKA
BOTTLED IN RUSSIA
0,5 l℮
40% vol.
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ
ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ
WWW.V-DROVA.RU
РЕКЛАМА ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

НЕВЗИРАЯ НА БАНКРОТСТВО



Хотя ТагАЗ инициировал собственное банкротство, это не означает, что завод умер. Напротив, там не прекращают работу по подготовке к выпуску нового купе «Аквелла» ценой в 420 000 руб. Автомобиль будет оснащен подушками безопасности, ABS, кондиционером и подогревом сидений. А по размерам он вплотную приблизился к D-классу! Об агрегатах пока остается лишь догадываться. Скорее всего, новинку оснастят 1,6-литровым двигателем от седана «Вортекс-Эстина» и оттуда же, возможно, возьмут коробку передач.

К осени обещают построить первые 50 авто, а к новому году – полторы тысячи.

КАБЛУК ОТ «ДАЧИИ»



Еще не успел как следует раскрутиться минивэн «Лоджи», а румынская фирма уже предлагает «Доккер» – автомобиль, напоминающий «Рено-Кангу». Его имя – сокращение английского *dockworker* и должно, по задумке маркетологов, вызывать ассоциации с большой вместимостью и прочностью машины. Выпускать на заводе «Рено» в марокканском Танжере будут две версии – пассажирскую и развозной каблучок «Доккер Экспресс». И наступление на мировой рынок новинка начнет именно с этой страны.

ЭМБЛЕМЫ НА ВЫБОР

В этом номере вы познакомитесь с компактным кроссовером «Опель-Мокка». Очень скоро у него появится близнец под маркой «Шевроле». Он назван «Трекер» (на некоторых рынках – «Трэкс») и будет отличаться иной передней частью, светотехникой и оформлением интерьера. Набор двигателей аналогичен опелевскому. В продаже (в том числе в России) «Трекер» появится весной 2013 года.



КОРОТКО

На Всемирном конгрессе общества автомобильных инженеров SAE компания «Делфай» представила первый в мире бензиновый двигатель с воспламенением от сжатия во всех режимах его работы – Full-Time Gasoline Direct-Injection Compression Ignition (GDCI). Как заверяют изобретатели Марк Селлхау, Джеймс Синнамон, Кевин Хойер и Гарри Хастед, это позволит заметно уменьшить вредные выбросы (особенно окислов азота) при одновременном снижении расхода топлива.



На выставке спасательных автомобилей «Реттмобиль» в Фульде впервые увидела свет пожарная машина на базе полноприводной версии «Фольксвагена-Крафтер» с двойной кабиной и увеличенным на 100 мм клиренсом. Снаряженная масса такого автомобиля с алюминиевой надстройкой фирмы Furtner & Ammer всего 3,44 т.



В Токио показали новое транспортное средство «Хонда Юни-Куб», по принципу работы близкое к американскому сигвею. Главных отличий два: ехать на нем нужно сидя, а запатентованная система Omni Traction Drive System позволяет менять направление движения, не поворачивая. Максималка новинки скромная – всего 6 км/ч, но ведь предназначена она в первую очередь для использования в помещениях.


МОСКВА
ДПС
34 RUS
GEORGIA

– Послушай, мы ведь проводим тесты машин? Масел? Шин?

– Ну да, сравниваем всю эту технику.

– А почему бы нам не сравнить... ментов?

– Не ментов, а инспекторов.

– Пардон! В общем, почему бы не проехать страну вдоль? Или поперек. А заодно завернуть к соседям, посмотреть на их копов...

– Главное, чтобы их копы посмотрели на нас по-доброму... Возьмешь с собой?

Примерно такой диалог случился у **Игоря Моржаретто** и **Антона Чуйкина** около года назад, а дальше выяснилось, что ехать долго, дорого, сложно... В МВД тем временем прошла реформа: наша милиция стала полицией, отчего желание устроить полицейский тест только усилилось. И тут компания «Рено» приглашает на тест-драйв в Азербайджане!

В общем, мы вылетели в Баку, чтобы вернуться в Москву на дизельном «Дастере». И посмотреть не только на машину, но и на жизнь, а главное – на дорожную полицию трех стран. И, например, посчитать, сколько раз перед новой машиной с московскими номерами махнет полосатый жезл.

– Фотоаппарат, диктофон, блокнот?

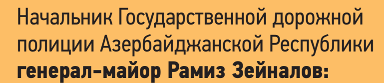
– Всего по два. А свежих журналов – восемь. Полетели!

...Первая фраза, которой встречала нас каждая республика или регион, вынесена в заголовок:

МОЛОДЦЫ, ЧТО ПРИЕХАЛИ!

СТРАНА БЕЛЫХ «ЖИГУЛЕЙ»





Начальник Государственной дорожной полиции Азербайджанской Республики **генерал-майор Рамиз Зейналов:**

– Удалось ли нам из ГАИ сделать современную дорожную полицию? Однозначно ответить очень сложно. Стараемся соответствовать всем требованиям, предъявляемым к дорожной полиции. Не просто смена вывески: одна из главных задач – прививать гражданам культуру соблюдения ПДД, сделать это привычкой. Пока культура вождения в стране хромает, до европейской еще далеко. Только за прошлый год наши сотрудники выявили 892 тыс. нарушений правил дорожного движения, 18 тыс. случаев управления в нетрезвом состоянии. Более 100 тыс. водителей наказали за превышение скорости, за неправильный обгон – 13 тысяч.

– По дороге до границы с Грузией мы проехали 12 постов и пикетов дорожной полиции. Нас не остановили ни разу! Это такая установка – не трогать иностранцев? Или они ловят только нарушителей?

– Очень приятно такой вопрос услышать, ведь несколько лет назад о нас говорили совсем другие вещи. Вы знаете, сейчас не те времена, чтобы наказывать людей просто так, без нарушения. Во-первых, везде установлены камеры видеонаблюдения. Во-вторых, граждане, особенно молодые, стали намного образованнее и прекрасно знают свои права (хотя зачастую это не мешает им нарушать правила). И без причины полиция давно уже никого не останавливает, причем для нее нет разницы – едут соотечественники или иностранцы. Кстати, гражданам других стран не делаем никаких поблажек. А гостям мы всегда рады!

Мы проехали по дорогам Азербайджана около 400 км, но автомобиль с российскими номерами не остановили ни разу! Хотя на улицах столицы немало экипажей ДПС (YPX по-азербайджански), а по дороге в Грузию мы насчитали 12 пикетов. Деньги, отложенные для взяток, остались нетронутыми (пришлось на границе снова менять манаты на рубли). Наверное, когда ездишь на новеньком БМВ (штатный автомобиль дорожной полиции) и зарабатываешь больше многих сограждан, чувство собственного достоинства не позволяет опускаться до поборов. Тем более что четверть официальных штрафов возвращается в ДПС в виде дополнительной прибыли. В общем, азербайджанский полисмен куда дальше ушел от бакинского милиционера, чем мы ожидали. Хотя, говорят, взятки все-таки берут. Может, нам «не повезло»?





Баку – самый большой и, видимо, самый богатый город на Кавказе. А что вы хотите – он стоит на нефти, купается в нефти! Старый город Ичери-шехер, знакомый каждому по фильмам «Человек-амфибия» и «Бриллиантовая рука», со всех сторон обступают небоскребы. Мы были в канун Евровидения («Олимпиаду можно купить, но право на Евровидение – только честно выиграть», – гордятся бакинцы), когда завершалось сооружение самой длинной в мире набережной. А над городом полыхал «костер» из трех башен бизнес-центра...





Власти Баку закупили несколько тысяч новеньких лондонских кэбов (правда, собранных в Китае), чтобы окончательно вытеснить с улиц «бомбил», которых до этого там было немало.

В какую же лужу сел один из авторов, когда, не заглянув в пресс-релиз, вещал на АЗС про 2-литровый дизель! Ну, едет он прекрасно, а заправка эта была первой, что не позволило еще оценить экономичность. На самом деле рабочий объем – полтора литра. Восемь клапанов, турбонаддув, 90 л.с. и 200 Н·м выступают против 1375 кг снаряженной массы и еще двух человек с вещами – получается интересная и быстрая борьба без всяких нечестных приемчиков вроде турбоямы. Разве что в шести передачах сначала путаешься.

В автопарке страны около 1,1 млн. легковых автомобилей. Если не брать в расчет столицу, заполоненную «мерседесами», то самый распространенный автомобиль – белые «Жигули», причем тюнингованные: все стекла наглухо затонированы. А задние пружины обрезаны на пару витков, отчего даже пустые «пятерки»-«шестерки»-«семерки» глиссируют, словно вспоминая нелегкий груз (как на этом фото).

Азербайджанский манат примерно равен евро, а бакинские цены близки к московским. Зато топливо дешевле, чем в России: дизельное стоит примерно 20 рублей за литр, А95 – 24 целковых. Зарплата простого дорожного полицейского, кстати, от 400 до 1 тыс. манатов (в рублях – считайте сами). Плюс премия.

Не полицейские БМВ и не дешевое топливо пробудили в нас зависть, а интеллектуальная транспортная система, которую Баку создал с помощью корейских специалистов. Она управляет светофорами, автобусами, ведет видеонаблюдение и т. д., – в результате за первые полгода средняя скорость выросла с 30 до 45 км/ч, а машин по некоторым улицам стало проходить вчетверо больше. Специалисты центра управления – сплошь молодые ребята с высшим образованием – то и дело сбиваются на английский. Их бы манеры да бакинским водителям, которые паркуются намного хуже, чем ездят...

ВОЕННО-ГРУЗИНСКИЕ СКАЗКИ

Полицейские в Грузии не берут на лапу. Вообще. Не прячутся, а патрулируют дороги и улицы (ночью специально обозначают себя включенной «люстрой»). Их не боятся. Не знаем, как сильно их любят, но уж точно уважают. И, главное, доверяют. Посты похожи на аквариумы, как и само здание МВД, – так зримо реализуют концепцию прозрачности. ГАИ действительно разогнали в 2004-м, а численность всей полиции сократили втрое. Аварийность, вы не поверите, сокращается. И еще: теперь машины в Грузии не угоняют. На права можно сдать за полчаса, зарегистрировать машину – за 20 минут. Сказка стала былью.

Мы колесили по Тбилиси, проехали от одной границы до другой, накрутив 500 км, и миновали шесть постов полиции. Видели с десяток патрульных «шкод» и один «Приус». На нас не обратили ни малейшего внимания. Надо крепко нарушить правила, чтобы тебя остановили. Общаются с водителем в этом случае только под видеокамерой. Как в Австрии. Впрочем, реформа полиции дошла еще не до всех рядовых водителей, поэтому водят они «по-грузински», не слишком считаясь друг с другом. А пешеходы в Тбилиси просто рискуют жизнью: шагнув по московской привычке на зебру, скорее услышите визг тормозов непонятно откуда взявшегося «Опеля», чем гостеприимное «Молодцы, что приехали!».

Нам повезло: проехали по знаменитой Военно-Грузинской дороге. Это 208 км какой-то сказки! Она начинается у Тбилиси, вдоль берега Куры проходит до места слияния с Арагви (ах, какие слова!), затем по ущелью реки Байдарка поднимается к Крестовому перевалу (2400 м). Пересекает Скалистый хребет – и впереди уже наш Терек и Владикавказ. Дорога открыта недавно после долгого перерыва и местами, честно говоря, пребывает в таком состоянии, что впору встретить грустную процессию с телом убиенного Грибоеда. Зато позволяет испытать машину («Дастер» – молодец!), себя (тоже ничего), грузинскую пограничную службу (пять минут на все формальности) и российскую (заслуживает отдельного рассказа).

«Боржоми», «Киндзмараули», хачапури, для бывалых автомобилистов – «Колхида»… Сегодня у Грузии есть еще один бренд, широко известный за ее пределами. Это реформа МВД и, в частности, ГАИ. Мы, наслушавшись рассказов коллег, стремились в Тбилиси, как в сказку, чтобы проверить ее личным опытом. И вот – Тифлис подо мною…



Руководитель Сервисного центра МВД Грузии
полковник Леван Сонадзе:

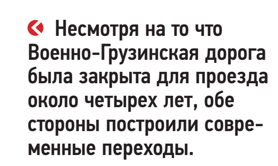
– У нас уже давно нет ГАИ, всеми проблемами на дорогах занимается патрульная служба. Причем вопросы, связанные с дорожным движением, отнимают только 40–45% времени, – патрульные следят за порядком, решают бытовые конфликты и т.д. А Сервисный центр занимается регистрацией автомобилей, выдачей водительских удостоверений и других разрешений. У нас 11 агентств по всей Грузии; один только центральный офис в Рустави (практически на окраине Тбилиси) пропускает в день около 3,5 тыс. человек. Например, весь процесс регистрации авто занимает 15–20 минут. Не верите? Пойдемте, я вам все покажу! Вот инспектор осматривает автомобиль, проверяет соответствие номеров и документов; данные поступают в компьютерную сеть. Другой инспектор, регистратор, имеет доступ к базе налоговой и таможенной служб, он проводит проверку за несколько секунд. Уплатить таможенные сборы или погасить какую-то задолженность можете тут же, в отделении банка. У инспектора есть права нотариуса, поэтому сделка купли-продажи заверяется на месте, выдается документ. И заверенная копия на любом языке!

Хотите получить обычный номерной знак? Он стоит 70 лари. Можете выбрать комбинацию сами, но это будет дороже. Самый дорогой вариант – семь «семерок», он стоит 10 тыс. лари. Почему-то никто пока не заказывал.

Как вы говорите, называется у вас такая система – принцип одного окна? Не знаю... Скорее, это конвейер, придуманный, чтобы людям было удобно. Причем сначала мы сделали работающую схему, а потом описали ее в законе. То есть вывод один: надо законы приспосабливать к удобному сервису, а не наоборот.

Грузины просто ликвидировали те структуры, где не смогли победить коррупцию: пожарный надзор, санэпидстанцию, техосмотр... А процедуры, которые были связаны с обслуживанием граждан, перевели на коммерческие рельсы. Выдачей прав, регистрационных документов на машины занимается Сервисное агентство МВД; на все действия установлены жесткие регламенты (в том числе по времени). Номера выдает компьютер. Экзамены на получение прав длятся около 30 минут. Мы это проверили лично – каждый получил по водительскому удостоверению. Да, экзамен нетрудный и, возможно, потом новичку придется непросто на дороге. А что, нашим выпускникам автошкол легко?







Несмотря на то что Военно-Грузинская дорога была закрыта для проезда около четырех лет, обе стороны построили современные переходы.

Интеллектуальная транспортная система работает и в Тбилиси. Проверяли – автобусы ходят точно по графику!





Официальных отношений у нас с Грузией нет, поэтому обменный курс нигде не указывается. Но на границе меняют 1 лари на 17 рублей. Бензин и дизтопливо весьма дороги: около 40 рублей за литр, зато поесть, попить и пожить в Тбилиси можно куда дешевле, чем в Москве.

Полицейский, который несет службу на дороге, в городе, в селе, получает от 800 до 2 тыс. лари (13,6–34 тыс. рублей), что по грузинским меркам очень и очень хорошо. Прибавьте полную медицинскую страховку для всей семьи и перспективу отличной пенсии – и поймете, почему они не берут взяток. Хотя, конечно, играет свою роль и опасение быть пойманным особой инспекцией и отданным под суд.



БРОШУ ВСЁ, УЕДУ НА РОДИНУ!

Итак, дюжина пикетов в Азербайджане, шесть постов в Грузии и с десяток патрулей – но ни одного повода пообщаться с москвичами полицейские не нашли! Ну уж дома-то, думали мы, нас радостно «примут». И не ошиблись. На первом российском участке пути, на трассе Ростов – Баку и далее до Калмыкии, насчитали 37 постов и пикетов. В районе Кавминвод их плотность достигает, кажется, 1 копа на километр, что вовсе не избавляет от гигантской пробки. Дальше – меньше, и в Волгоградской области, где сделано фото, ДПС встречается так же редко, как приличные участки дороги. Красота!



Нам много рассказывали про реформу полиции, – мы можем сказать лишь о том, что сами видели. Пикетов ГАИ по мере удаления от Кавказа становится все меньше, и они, похоже, реально ловят нарушителей, а не путешественников с неместными номерами. Оно и понятно: численность ДПС сократилась достаточно сильно. В Урюпинском райотделе ГИБДД, который ныне обслуживает два района – свой и соседний, осталось 14 инспекторов ДПС; одновременно дороги патрулируют всего два экипажа. МРЭО работает так: четыре дня в Урюпинске, еще два дня – в поселке Новониколаевском, соседнем райцентре. И ведь справляются! Урюпинский райотдел даже несколько лет назад наградили новым автомобилей «Хёндай» за снижение аварийности. А может, всё к лучшему? По крайней мере проезжих зря не трогают.

Начальник УГИБДД по Республике Калмыкия **полковник Владимир Раев:**

– Сейчас на всю Калмыкию 172 инспектора ДПС (территория республики – 500 на 600 км). А было вдвое больше! Конечно, уследить за всеми дорогами сложно, тем более что через республику проходит дагестанский транзит – поток грузовых автомобилей из Махачкалы на Волгоград и дальше на Москву. Их водители и машины работают на износ: летом шоферы от переутомления часто засыпают, а зимой наши инспекторы обязательно возят с собой большие термосы с чаем – отпаивать замерзающих в степи (если старенький КамАЗ, не дай бог, сломается). Кстати, транзитники обеспечивают нам большую часть ДТП (всего за прошлый год в республике их случилось 477). Между прочим, недавно нашли два угнанных в Москве «аккорда», – их спрятали в фуре среди ящиков с электрическими лампочками.

Чтобы следить хотя бы за основными трассами, устанавливаем видеокамеры. По-хорошему, нужен вертолет, но это несбыточная мечта. Более реальным кажется другое наше предложение: приклеить на рога всему скоту кусочки светоотражающей пленки. Республика у нас сельскохозяйственная, животные часто выходят на дорогу и становятся причиной аварий. Так что это не только шутка.

Калмыкия оказалась совсем не «лютой», а доброй республикой, с бесконечными степями и гостеприимными служивыми на редких постах ДПС. По нашей просьбе они продемонстрировали «вооружение» – в багажнике патрульной «Приоры» нашлись все необходимые приборы (включая наладонник), чтобы выявить и наказать нарушителя. Впрочем, здесь самая большая опасность – сон, который одолевает на монотонной дороге, а прибор, способный засечь зевающего водителя за несколько верст, пока еще не придумали.





Оба автора любят путешествовать и слегка досадуют, когда дорога подходит к концу. Особенно в этот раз: машина понравилась чуть не до ссоры – кто кого везет к дому и, следовательно, кто забирает на выходные «Дастер»? Два самых ярких момента: обгон в Калмыкии, когда потребовалось поднажать и автомобиль легко набрал 140 км/ч, а под педалью еще был запас, и финальное перелистывание меню борткомпьютера: средний расход – 6,5 л/100 км. Подсчет на бумаге прибавил 10%, но и это прекрасный результат. Кстати, в Закавказье, пока ехали чуть медленнее, расход не превышал 6 литров. В общем, нам было что рассказать ламе в главном буддистском храме в Элисте, когда выяснилось, что он большой поклонник «За рулем» и мечтает именно о «Дастере». Жаль только, ждать своей машины ему придется долго, причем отнюдь не по соображениям веры и не из-за финансов (кстати, автомобиль с дизелем стоит от 607 тыс. рублей, с опциями набежит до 700 тысяч). Очередь на «Дастер» все еще очень длинная и едва ли укоротится по выходе этого материала... Проверено ЗР.



Позади 2960 км, 60 российских пикетов и постов ДПС, дюжина азербайджанских, шесть грузинских. Нас остановили дважды, оба раза в России: в Северной Осетии и на Ставрополье. Первый раз клюнули на номера, проверили документы и отпустили. Второй раз попытались развести по классической схеме. В районе аэропорта Минеральные Воды машину остановил пикет ДПС. Двух бравых капитанов, видимо, заинтересовали московские номера «Дастера» – иных причин не было. После внимательной проверки всех документов (вдруг что-то не так?) водителя пригласили в машину ДПС, где один из капитанов несколько раз по-доброму поинтересовался: «А не выпивали ли вы вчера вечером? Я ведь понимаю, командировка...». Такие заходы он делал как минимум трижды, но трижды водитель говорил твердое «нет» и предлагал служивому, если тот не верит, отправиться на освидетельствование. Тот, впрочем, всё обещал «что-нибудь найти, если ты сам не признаешься». Мораль: будьте тверды! В конце концов капитаны пожелали нам счастливого пути и тут же быстро уехали в противоположном направлении. Видимо, ловить в другом месте менее уверенных водителей...

А теперь вопрос: сколько раз, по-вашему, тормознули бы в России машину с азербайджанскими или грузинскими номерами?

Поскольку мы затевали путешествие как некий полицейский тест, давайте, как всегда делает ЗР, распределим места.

1 место

Патруль грузинской полиции. Реформа вывела службу на европейский уровень, причем и по функционалу, и по честности, и по тому, как относятся к служивым граждане.



2 место

Дорожная служба азербайджанской полиции. Милиция далеко позади, но пройдено примерно полпути до настоящих, как из книжек и кино, защитников порядка.



3 место

Российская ДПС. Попались же нам эти два капитана-мента (по-другому не скажешь)! Мы пообщались и с совершенно другими людьми, настоящими полицейскими (полковник Раев, капитан Карпов, мы о вас говорим – и не только о вас). Честно, боялись, что тормозить нас будут чаще, а вымогать взятки грубее. Всего две остановки, один неприятный торг – уже хорошо. Но мало. Реформа буксует, скорее напоминая именно смену вывески и сокращение численности, а не принципиальные изменения. Поэтому, как ни грустно фиксировать проигрыш «своей команды», приходится это делать.



Интересно, когда возьмем реванш?
А вообще – разве мы не молодцы, что поехали?!

ДОРОГИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЛИ

Наш маршрут на российской территории прошел по нескольким крупным (и не очень) трассам. Сначала мы ехали по автомагистрали М29 «Кавказ» (Ростов-на-Дону – граница с Азербайджаном), затем по региональным дорогам (Р264, Р263) – от Минеральных Вод до Элисты. Дальше путь лежал по федеральной трассе М6 «Каспий» – до пересечения с трассой М4 «Дон» уже в Московской области.

Самые грустные воспоминания остались от магистрали «Каспий»; наиболее тяжелые участки – от Волгограда до границы Московской области. Дорога эта построена в хрущевское время ударными темпами (сдали досрочно) с жуткими нарушениями технологии; ее основание не соответствует требованиям даже той поры, про современные нагрузки нечего и говорить. Многочисленные ежегодные ремонты сводились к латанию дорожного полотна, и неудивительно, что трасса М6 – одна из самых аварийных в стране. Минувшую зиму шоссе пережило с большим трудом. Теперь дорожники основательно взялись за ремонт: работы идут сразу в нескольких местах. Поэтому довольно часто дорога, и без того не слишком широкая, сужается. Более того, приводят в порядок сразу четыре моста, которые сужены до одной (!) полосы; на них организовано реверсивное движение. Понятно, что старые мосты надо чинить, но, боюсь, летом здесь возникнут грандиозные пробки. Так что рекомендуем перед выездом внимательно прочитать график проведения ремонтных работ (см. ниже) и по возможности выбрать объездной путь. Опытные водители советуют двигаться по трассе М4 «Дон», хотя это и удлинит путь.

Отдельное наше «фи» – властям города-героя Волгограда. Честно говоря, в конце апреля, когда мы ехали через него (увы, объехать город нельзя), решили, что после немецких бомбежек дороги тут не ремонтировали: ямы в полметра глубиной, канавы, выбоины... (Великая благодарность нашему «Дастеру» и создателям его неубиваемой подвески!) А еще в городе, через который проходит важнейшая федеральная трасса, или вовсе отсутствуют указатели, или они заводят совсем не туда. Например, на въезде в город со стороны Элисты несколько указателей «на Москву» на самом деле выводят на второстепенную дорогу, которая, сделав петлю в 30 км... возвращается практически в ту же точку. В общем, поработали дорожники города-героя!

Как нам обещают, к 2018 году (когда в России пройдет чемпионат мира по футболу) дорогу полностью приведут в порядок.

РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ НА ТРАССЕ М6 в 2012 году

Участок	Координаты, км	Тип ремонта/ограничения	Сроки
Московская область	159–169	ремонт/нет ограничений	май – август
	209–219	капитальный ремонт/возможны ограничения	май – июль
Рязанская область	250–260	ремонт/нет ограничений	май – август
	287–301	капитальный ремонт/возможны ограничения	июнь – август
Тамбовская область	367–398	ремонт/нет ограничений	июнь – июль
	444–447	ремонт/нет ограничений	май – июль
	517–532	ремонт/нет ограничений	май – сентябрь
Мост через р. Савала	537	ремонт/возможны ограничения	март – сентябрь
	549–566	ремонт/нет ограничений	май – сентябрь
	568–578	ремонт/нет ограничений	июнь – июль
Волгоградская область	696–706	ремонт/нет ограничений	июнь – июль
Мост через р. Безымянка	802	ремонт/возможны ограничения	март – сентябрь
	876–903	ремонт/нет ограничений	июнь – сентябрь
Мост через р. Иловля	886	ремонт/возможны ограничения	март – сентябрь
Мост через р. Тишанка	904	ремонт/возможны ограничения	март – октябрь
Подъезд к Саратову			
Мост через р. Ворона	448	ремонт/возможны ограничения	июнь – декабрь
Воронежская область	449–451	капитальный ремонт/возможны ограничения	февраль – сентябрь
Саратовская область	586–600	капитальный ремонт/возможны ограничения	апрель – сентябрь
	625–630	ремонт/нет ограничений	май – август
Подъезд к Элисте			
Волгоградская область	36–46	ремонт/нет ограничений	июнь – июль
	61–77	ремонт/нет ограничений	май – август
Республика Калмыкия	84–90	ремонт/нет ограничений	июль – сентябрь
	93–109	ремонт/нет ограничений	май – август
	134–136	ремонт/нет ограничений	июль – август
	181–190	ремонт/нет ограничений	май – август



В КОСМОСЕ И НА ЗЕМЛЕ

Хэтчбеки все больше утверждаются в нашей жизни, отвоевывая у седанов место под солнцем. С тремя из них, в том числе парой новинок, знакомился **Сергей Воскресенский**. Фото **Константина Якубова**.



Увы, эталонный хэтчбек «Фокус» с 2-литровым 150-сильным мотором достать не удалось. Зато новинки составили почти идеальную пару: трудяга «Шевроле-Круз» (1,8 л, 141 л.с.) противостоит космическому по дизайну и цене хэтчбеку «Хонда-Сивик» (1,8 л, 142 л.с.). Ну а «Фокус» – наш, редакционный: 1,6-литровый, 125-сильный, с механикой, чем опять же отличается от автоматизированных соперников. Многим с самого начала казалось, что «Форд» обречен на проигрыш. Вышло не совсем так...

СО СТОРОНЫ ПРАКТИЧНОСТИ

Эмоции захлестывают, отвлекают от работы, заставляют вновь и вновь браться за ручки дверей, ощупывать глазами горбинки задних фонарей. Ворчу на непрактичный передний свес и восхищаюсь качеством и архитектурой интерьера. Не люблю избитого сравнения, но признаю: нынешний «Сивик» все-таки космический. Это некий особенный мир, особенные взаимоотношения с автомобилем, к которому, вне зависимости от «нравится-не нравится», трудно остаться равнодушным. Некий вызов стереотипам, отработанным схемам и решениям. В общем, «Круз» и «Фокус» пока в тени.



Кто-то сравнивает «Хонду» с разряженной новогодней елкой. Те, кто успел поездить на этом «празднике жизни», не в восторге от размытой и неестественно медленной разгонной динамики. При общении с «Сивиком» в тебе постоянно борются два человека. Один восхищен качественным и оригинальным окружением, уютными, мягкими пластиками («Крузу», например, подобное и не снилось), многочисленными настройками всего и вся, яркими приборами и двухзонным климатом, а также большой зеленой кнопкой, призванной сделать тебя ярым поклонником экономичности. Это в «Хонде»-то!

Другой оказывается не менее ярым скептиком. Ему совершенно не по нраву двухуровневая приборная комбинация, которая явно неудобна. Не говоря о банальной засветке цифровых шкал на ярком солнце. Совершенно обычными предстают передние кресла, пусть и с регулируемыми подпором и боковой поддержкой. А спинка у них коротковата. Словом, бледнеет космос, стоит вспомнить о критериях практичности. Хотя... Дискутируя сам с собой, замечаешь большой и удобный багажник, одобряешь филигранную работу механизма трансформации заднего сиденья.



Honda Civic

Новое поколение «Сивика» представили осенью 2011 года, продажи хэтчбека и седана в России начались весной.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,8 л (142 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая механическая или 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Lifestyle, Executive, Premium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 58 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 849 000–1 079 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,8 л, 142 л.с., 5-ступенчатый автомат, Premium, 1 079 000 руб.

«Круз» выглядит ровно настолько проще, насколько отличается его цена. Ее диапазон заканчивается примерно там, где начинается прайс-лист «Сивика». А значит, от «Шевроле» вряд ли стоит ждать революций. Интерьер – в основном серых оттенков. Такая же серенькая опционная кожа обивки сидений, привычные контуры жесткой передней панели. Здесь дизайнерское творчество сразу направили в русло рационализма, поэтому выглядит все сдержанно, особенно на фоне стильного и богато оснащенного «японца». Тем не менее «Круз» оказывается вполне удобным. У водительского сиденья, неплохо распределяющего нагрузки, огромный диапазон продольной регулировки. Приятные взгляду кругляши бирюзовых шкал, русифицированное меню главного дисплея, обычный климат. Да и пространства над головой заметно больше.

«Фокус» в особых представлениях не нуждается, про него сказано уже немало. По привычке критикую тесноту салона, но сразу обращаю внимание, что в отлично спрофилированном сиденье усаживаешься быстро, без долгих подстроек и подгонок. Спинка достаточно высока, и боковая поддержка впору. «Фокус» вообще сразу всё расставляет по местам, будучи где-то обычным, а где-то ярким, современным и удобным. Внятные приборы, логичные дисплеи дополнительной информации, высококачественный



Ford Focus

Третье поколение начали производить в России летом 2011 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (85, 105, 125 л.с.) и 2,0 л (150 л.с.); дизель, 2,0 л (140 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5-ступенчатая механическая или 6-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trend, Trend Sport, Titanium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 20 000 км или 12 месяцев, 145 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 532 000–872 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 125 л.с., 5-ступенчатая механика, Titanium, опции, 748 000 руб.

Chevrolet Cruze

Седан представлен в 2008 году. Хэтчбек появился спустя три года. Производится в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 1,8 л (109 и 141 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5-ступенчатая механика или 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, LS, LT.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 124 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 562 000–769 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,8 л, 141 л.с., 6-ступенчатый автомат, LT, опции, 819 000 руб.

пластик, двухзонный климат, выверенные органы управления. Время от времени сидящий справа жалуется, что в «Крузе» да и в «Хонде» чувствовал себя вольготнее, но тут же соглашается, что и «Форд» вполне удобен – он просто диктует некую строгость посадки. Так что не будем слишком придирчивы: с оговорками, но пространства хватает и спереди, и сзади.

Вот багажник, если сравнить с соперниками, подкачал.

ОБМЕН МНЕНИЯМИ

Про слишком умиротворенный, совсем не бензиновый характер фордовского двигателя мы уже говорили раньше. Мотор недолюбливает резкие нажатия на газ и мгновенно остужает пыл водителя ленностью реакций. Здесь надо жать плавно, раньше переключаться, используя, как на дизеле, в основном средние обороты. Вот тогда «Фокус» поедет напористо и тяговито, но лишь на самых верхах (а это более 5000 об/мин) позволит себе, наконец, полную отдачу.

Зато автомобиль комфортабелен даже на самых посредственных покрытиях и очень тих. Подвескам чужды резкие, жесткие потряхивания. При этом седоки наслаждаются отменной шумоизоляцией. Последнее подчеркиваю специально, потому что у соперников дела с этим обстоят немного по-другому. Добавим к портрету «Форда» хорошие тормоза

Chevrolet Cruze



Приборы «Круза» хорошо читаются, приятна и их бирюзовая подсветка.



Архитектура передней панели «Круза» по-своему узнаваема и интересна. Портит общее впечатление только жесткий пластик.

Русифицированный дисплей «Шевроле» подает информацию без запинки.



Honda Civic



Если бы не преследовала двухуровневость, приборы «Хонды» мы назвали бы лучшими.



Инструментарий «Хонды» на высоте: удобный, регулируемый руль, модные перфорированные педали, подрулевые лепестки, цифровой спидометр.

Зеленая кнопка меняет не только настройки машины, но и цвет шкалы спидометра.



Ford Focus



Раздражает лишь стрелочка, уговаривающая перейти на следующую передачу. Все остальное устраивает.



В «Фокусе», увы, сидеть тесновато. Но удобно! Особенно понравились передние кресла.

Стиль интерьера «Фокуса» поначалу кажется легкомысленным, но к нему быстро привыкаешь.







Климат в «Крузе» странный: то дует ледяным холодом при заданных +20 °С, то, наоборот, шпарит горячим воздухом.

На заднем сиденье любой машины из тестовой тройки чувствуешь себя примерно одинаково. В «Крузе» тесноват дверной проем, зато потолок самый высокий.





Раздельная климатическая установка, хорошая стереосистема, сабвуфер в багажнике – у «Сивика» весьма продвинутая комплектация.

Сзади пассажирам «Сивика» наверняка будет удобно. Может лишь немного давить низкий потолок.





Пример очень удачной раздельной климатической установки. Нареканий она не вызвала.

Сзади «Фокус» не предлагает ничего сверхъестественного. Но сидеть вполне комфортно.

ПРИДЕРЕМСЯ К МЕЛОЧАМ



Компьютерные технологии у «Фокуса» нынче в почете – но почему обычная флешка втыкается так неудобно?

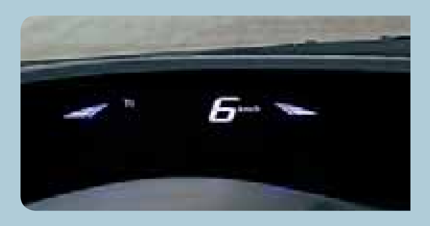
Казалось бы, ерунда – колесико управления головным светом. Однако в «Шевроле» оно работает настолько нечетко, что надо постоянно сверяться с символом в комбинации приборов.





Усесться на водительское место «Форда», не коснувшись коленом шайбы управления головным светом, почти невозможно.

Блики на солнце – еще полбеды. Как охватить взглядом дорогу, спидометр и прочие приборы, разнесенные в «Хонде» по разным уровням, – трудная загадка.



и интересную управляемость, благодаря которой хэтчбек проходит самые сложные и скоростные виражи на редкость легко и непринужденно. В итоге, за исключением мотора, «Фокусу» – водительский «зачет».

«Круз» на фоне «Форда» кажется грубоватым. Конечно, он умеет резко стартовать с места. Да что толку, если весь запал тут же кончится, перейдя в заунывный и неспешный набор оборотов? Здесь проблема в больших перепадах между передачами и взбалмошном характере самого автомата. В городе никак не удается найти с ним общий язык. «Круз» то не едет, вяло реагируя на акселератор, то, наоборот, рывком устремляется вперед.

Разница с «Фордом» по уровню звукоизоляции настолько очевидна, что ее можно оценить и без приборов. Но обратимся все же к измерениям:



Багажник у «Круза» не самый большой, зато спланирован идеально.



У «Сивика» багажное отделение самое глубокое и вместительное.



В тесноте, да не в обиде? Багажник «Фокуса, увы, слишком скромный.

при разгоне от 0 до 100 км/ч в салоне «Круза» стоит такой рев, что прибор фиксирует превышение показаний над «Фокусом» аж в 6 (!) дБ. Это много. Хорошо, когда удается найти приемлемый компромисс: ты предельно плавно работаешь акселератором, а двигатель в ответ не раздражает шумом.

Не может похвастаться «Шевроле» и интересной управляемостью. Зато плотные подвески отменно справляются с большинством неровностей.

Ну а что «Сивик»? Против ожиданий, он совсем не спортсмен. Настройки шасси на первых порах покоряют высокой плавностью хода, совсем не свойственной предыдущему поколению. На ровной дороге «Хонда» демонстрирует не только отменный комфорт, но и цепкость тормозов и собранное, прямо идеальное поведение.

Но что-то мешает отдаться восторгу в полной мере. Может, далеко не совершенная шумоизоляция? Конечно, «Сивик» не «Круз», его мотор звучит куда благороднее, но прибор неумолим, фиксируя разницу

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	
CHEVROLET CRUZE	65,6	67,8	70,9	78,7
HONDA CIVIC	64,4	67,3	70,4	77,3
FORD FOCUS	66,5 (IV)	65,6 (IV)/64,9 (V)	68,7 (V)	72,7

ПОХВАЛИМ



По минимальному уровню шума «Форд» рекордсмен, причем не только в своем классе. Хорош и средний расход топлива: в загородном 300-километровом пробеге – 6,4 л/100 км.

Сигнализация, система автоматической парковки и обычный парктроник – «Форд» по оснащению не уступает «Хонде», если не считать отсутствующей камеры заднего вида.





Благодаря низкому полу (выпускная система проложена по правому порогу) с задним сиденьем «Сивика» можно творить просто невообразимые вещи. Зеленой кнопкой экономичности мы почти не пользовались (не едет машина!), тем не менее средний расход топлива (с автоматом) – 7,3 л/100 км. Кстати, бортовому компьютеру «Хонды» можно верить.

Багажное отделение «Круза» отлично подошло для наших измерительных кубиков: они легли просто идеально. При этом под фальшполом полноценная запаска. А вот в расходе топлива он далеко не лидер: 9,1 л/100 км.

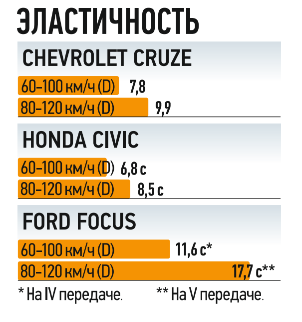




РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

	20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	max	погрешность спидометра
CHEVROLET CRUZE	1,3 с	3,0 с	5,4 с	8,6 с	12,8 с	19,1с	27,2с	51,1с		max 178,3 км/ч	4,8%
HONDA CIVIC	1,5 с	3,5 с	5,6 с	8,9 с	12,7 с	18,0с	24,5с	33,6с	54,9с	max 200,2 км/ч	4,6%
FORD FOCUS	1,3 с	3,1 с	5,7с	8,8 с	12,9 с	18,0с	26,0с	36,4с	68,3с	max 186,8 км/ч	6,3%

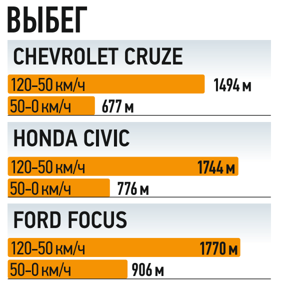
ЭЛАСТИЧНОСТЬ



	60-100 км/ч (D)	80-120 км/ч (D)
CHEVROLET CRUZE	7,8	9,9
HONDA CIVIC	6,8 с	8,5 с
FORD FOCUS	11,6 с*	17,7 с**

* На IV передаче. ** На V передаче.

ВЫБЕГ

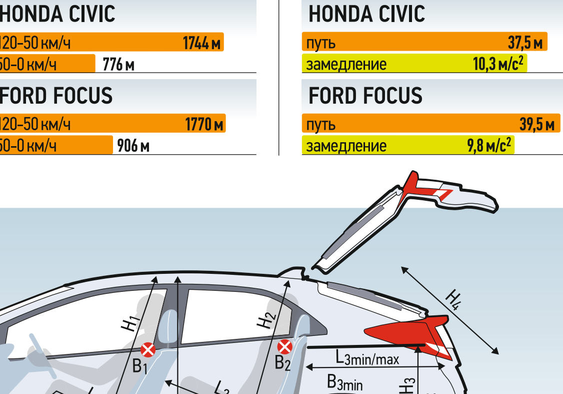


	120-50 км/ч	50-0 км/ч
CHEVROLET CRUZE	1494 м	677 м
HONDA CIVIC	1744 м	776 м
FORD FOCUS	1770 м	906 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

	путь	замедление
CHEVROLET CRUZE	38,5 м	10,0 м/с²
HONDA CIVIC	37,5 м	10,3 м/с²
FORD FOCUS	39,5 м	9,8 м/с²

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L1, мм	L2, мм	H, мм	H1, мм	H2, мм	B1, мм	B2, мм	L3min/max, мм	B3min, мм	H3, мм	H4, мм	V6ar., л	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	h, мм	h1, мм
CHEVROLET CRUZE	1015–1250	530–815	1155	1015	955	1395	1360	875/1610	1010	445	850	312	873 (60)	586 (40)	1459	145*	205
HONDA CIVIC	980–1170	635–875	1135	945	920	1430	1340	805/1585	1055	540	885	344	850 (62)	521 (38)	1371	130	180
FORD FOCUS	990–1180	615–850	1195	1030	955	1410	1300	730/1645	1025	415	765	248	769 (57)	579 (43)	1348	130*	220

*По стальной защите двигателя.

с «Фокусом» почти в 5 дБ при разгоне с места до сотни.

Замашки у двигателя нового «Сивика» совсем не хондовские, осязаемая прыть появляется лишь после 4500 об/мин. Наверное, это можно объяснить тягой к экономичности. Но даже в режиме «Спорт» хэтчбек со 142 «лошадьми» под капотом стартует, словно в кадрах замедленной киносъемки. Право, на его фоне медлительный «Фокус» не так уж плох. Разогнавшись, «Сивик» все же обнаружит темперамент и начнет реагировать на акселератор незамедлительно, но это произойдет, только если не пользоваться зеленой кнопкой, заточенной на достижение максимальной экономичности...

А еще автомобиль заметно преображается, стоит ему оказаться на разбитой дороге. Комфортные подвески вдруг «рассыпаются», делая хэтчбек прыгучим и совершенно не защищенным от колдобин. Пропадает и выверенная управляемость. «Хонда» теряет собранность и точность реакций, начинает рыскать. Обидно, но приходится признать: не готов этот автомобиль к сюрпризам провинциального асфальта. «Замкадные» дороги укладывают его на обе лопатки, заставляя отдать приоритет в первую очередь «Крузу» и потом «Фокусу».

НА СУД АСФАЛЬТА

Предвижу, как поклонники «Хонды» вообще и нового «Сивика» в частности упрекнут меня в неравнодушии к «Форду». Равно как и почитатели «Круза», наверняка считающие хэтчбек наряду с седаном весьма удачным, практичным приобретением. Не спорю, у каждого автомобиля немало достоинств. Тем не менее именно «Форд-Фокус» стал не только своеобразной точкой отсчета для новичков, но и явным лидером во многих категориях.

«Хонда-Сивик» – ягодка с другого поля, выращивая которую маркетологи и инженеры, кажется, так до конца и не договорились. Одни отвечали за яркость и инновации, другие – за ездовые ощущения и практичность. Ну а мы остались в недоумении: для кого все же создан этот хэтчбек стоимостью более миллиона рублей, совершенно не приспособленный к большинству дорог России?

«Шевроле-Круз» не вызывает особых эмоций, но достойно заслужил целый ряд оценок «хорошо». Ведь он лучше всех подготовлен для неидеальных покрытий и при этом неплохо оснащен. Но до лидера теста все же немного недотянул. Значит, есть куда стремиться.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHEVROLET CRUZE	HONDA CIVIC	FORD FOCUS
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4510/1797/1477/2685	4300/1770/1440/2605	4360/1825/1485/2650
колея спереди/сзади	1544/1558	1530/1530	1550/1540
Объем багажника, л	413/883	467/1200 (VDA)	277/1062
Радиус поворота, м	5,5	5,5	5,5
Снаряженная/полная масса, кг	1260/1832	1378/1790	1276/1825
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,4	11,4	10,9
Максимальная скорость, км/ч	195	210	196
Топливо/запас топлива, л	А95/60	А95/50	А95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,7/5,5/7,4	8,7/5,0/6,4	8,0/4,7/5,9
Выбросы CO_2, г/км	174	150	136
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, $см^3$	1796	1798	1596
Степень сжатия	10,5	10,5	11,0
Мощность, кВт/л.с.	104/141 при 6200 об/мин	104,4/142 при 6500 об/мин	92/125 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	176 при 3800 об/мин	174 при 4300 об/мин	159 при 4000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А6	А5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,45/2,91/1,89/1,45/1,00/0,74/2,87	2,67/1,53/1,07/0,76/0,55/–/1,96	3,58/2,04/1,41/1,11/0,88/–/3,62
Главная передача	3,72	4,44	3,82
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/50R17	225/45R17	215/55R16

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Плюсы	Минусы	Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация			
CHEVROLET CRUZE	8	8	7	8	8	8	8	8	8	7	8	7	8	8	8	Удобен для пассажиров и груза, энергоемкие подвески, хорошая управляемость.	Посредственные обзорность, акустический комфорт, работа климатической установки.	7,8
HONDA CIVIC	8	8	8	9	10	9	8	9	8	8	7	9	6	7	7	Оригинальность, отличное оснащение, уникальная схема трансформации заднего сиденья, вместительный багажник, экономичность, эффективные тормоза и климатическая установка.	Автомобиль плохо приспособлен к условиям России: мал дорожный просвет, шасси не адаптировано.	8,1
FORD FOCUS	9	8	8	8	8	7	8	9	9	9	8	9	7	8	8	Удобен для водителя и пассажиров, отлично оснащен, приличная шумоизоляция, сбалансированные плавность хода, тормоза и управляемость, хорошая климатическая установка, неплохая обзорность.	Небольшой багажник, мал дорожный просвет.	8,2

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



«Пробитое на выброс колесо – редкий случай в пробегах. Не удивляйтесь, но это опять случилось с «Хондой» и в какой-то мере характеризует энергоемкость ее подвесок. Пришлось вместо правого переднего колеса установить докатку, накачанную, кстати, по всем правилам. Через некоторое время в «Хонде» зажегся символ «неправильного» давления в шине, а еще через 70–100 км водитель начал жаловаться на гул, напоминающий звук вышедшего из строя подшипника. Осмотр ничего не дал, но ступица колеса да и диск докатки дышали жаром. Электронная блокировка? Система стабилизации, сработавшая на разницу диаметров? Инструкции в машине не оказалось, но докатку все же переставили назад – и на сей раз благополучно добрались до дома. Вердикт: берегитесь «неправильных» докаток, разношинницы современная электроника (и «Сивик», в частности) не любит. По крайней мере, спереди».

РЕБЕНОК БОГАТЫХ РОДИТЕЛЕЙ

Первое поколение «Киа-Сид» приглянулось покупателям, а главная задача наследника – удержать высоко поднятую планку. Предпосылки для этого оценивал **Кирилл Милешкин**. Фото автора и «Киа».

Если вы спросите, что такое рай для производителей, услышите в ответ слово «премиум». Туда хотят попасть, кажется, все без исключения. Залог успеха – длиннющий список опций. Некогда скромному «Сиду» во втором пришествии положены поворотные ксеноновые фары, панорамная крыша со сдвижной секцией, навигация, обогрев руля и даже система автоматической парковки. Прибавьте сюда отличное качество отделки и завидную шумоизоляцию. Только вот в рай попадают после наполненной событиями жизни, а машине для этого нужен владелец. Здесь и возникает загвоздка: соплатформенный «Хёндай-i30» в максимальной комплектации проигрывает «Киа» в богатстве, а стоит больше 900 тысяч! На момент подготовки материала цены на новинку еще не были известны, но... Кто последний за «Сидом» ценой под миллион?

ЖИЗНЬ В ДОСТАТКЕ

Подождите, не спешите перелистывать страницы! Стоимость базовой версии с двигателем 1,6 л обещают удержать на уровне нынешней модели, сделав поправку на чуть более богатое оснащение. То есть запросят вполне привычные для современного гольф-класса 670–680 тысяч. С такой версии я и начал знакомство с машиной на 800-километровом маршруте по просторам Башкортостана.

Профиль сидений удачный даже в версии без регулировки поясничного упора. Вдобавок руль регулируется в двух плоскостях, так что устроился я быстро. Никаких нестандартных решений в эргономике и управлении опциями нет, а потому и привыкать ни к чему не пришлось. Разве что обилие кнопок на руле озадачило. При росте 186 см я без проблем разместился «сам за собой». Комфорт «галерке» обеспечивают дефлекторы в центральной консоли, три подголовника, а в отсутствие среднего пассажира – и складной подлокотник.

Уже на втором уровне оснащения «Комфорт» в машине есть трехступенчатая регулировка усилия на руле, круиз-контроль с ограничителем скорости и «блютус». При этом в базовом исполнении предусмотрены полный набор подушек безопасности, аудиосистема с выходами на внешние устройства и управлением на руле и кондиционер – современный минимальный набор для беззаботной жизни.



НЕПРОСТОЙ ХАРАКТЕР

На кратком городском маршруте перед выездом на трассу хэтчбек сразу расположил к себе. В меру легкий руль, тихая, энергоемкая подвеска. При трогание нет и намека на провал из-за экологических удавок – нынче это редкость. Ошибиться при работе с 6-ступенчатой механикой невозможно при всем желании, а короткоходная педаль сцепления – дополнительный помощник. По явным и залатанным выбоинам на дороге «Сид» уверенно шлепал 16-дюймовыми покрышками и досаждал шумом разве что на совсем шершавом асфальте.

По мере удаления от цивилизации дорога становилась все хуже, и наша дружба с «Киа» разладилась. Ямы всех калибров машина по-прежнему не замечала. Зато на длинных поперечных волнах появилась изрядная вертикальная раскачка. Сразу вспомнил «Хёндай-Солярис» – не иначе наследственность родственной модели. До поры подруливал, выставив для пущей уверенности электроусилитель в «спорт» (да-да, зато три настройки рулевого управления). Потом устал, незначительно – до 90 км/ч – снизил скорость, и все прекратилось. Интересно, что передняя подвеска, несмотря на «прыгучесть» машины,



Ни к стилю, ни к функциональности панели приборов претензий нет. Но на модной отделке под рояльный лак видны малейшие пятна и пылинки.



На цветной дисплей можно вывести указатель температуры антифриза, данные маршрутного компьютера или парктроника.



Хромированная «открывалка» замка, черный глянец ручки и светлая обивка – три столь разные фактуры, а смотрится гармонично.



Верхняя кромка ветрового стекла повторяет очертания решетки радиатора.



Подголовники передних сидений регулируются по вылету, подпирая голову в ее естественном для вождения положении.



Пластиковый органайзер скрывает докатку. Он, к слову, есть не во всех комплектациях. В версиях без оного багажник чуть глубже, зато при сложенных спинках образуется ступенька высотой примерно 50 мм. Еще одна особенность – удобная ниша под бутыль с жидкостью для омывателя.



В зависимости от комплектации роль ходовых огней выполняют лампы накаливания, расположенные в одной секции с противотуманками (сомнительное решение для российской грязи), или светодиодные полосы в фарах. Аналогичные отличия и в боковых указателях поворота. 17-дюймовые колеса – только для версии «Премиум».



KIA CEE'D НИЧЕМ НЕ ХУЖЕ КОНКУРЕНТОВ ПО ДИЗАЙНУ, ОТДЕЛКЕ, ЕЗДОВЫМ КАЧЕСТВАМ. И ЕСЛИ ВАС НЕ СМУЩАЮТ ВОЗГЛАСЫ: «КОРЕЙЦА» – ДА ЗА ТАКИЕ ДЕНЬГИ!», УДАЧНОЙ ВАМ ПОКУПКИ.

Если спереди «Киа-Сид» выглядит оригинально, то профилем и кормой напоминает других одноклассников. Черная вставка в бампере заметна только на фоне кузова светлых оттенков.

на волнах ни разу не сработала на пробой. Зато ее слабость – жесткие встряски от стыков на мостах и ремонтируемых участках.

Вторую половину дня провел за рулем богато укомплектованной топовой версии. Ее 17-дюймовые диски порекомендую лишь тем, кому красота дороже денег и комфорта: машина парирует неровности ощутимо жестче. Зато, странное дело, на обгонах «Киа-Сид» с автоматом понравился больше, чем с механикой. У последнего подхват чувствуется лишь после 4000 об/мин, вынуждая выходить на скорый обгон на передаче не выше четвертой (напомню, у обеих коробок их по шесть). Версия с двумя педалями показалась отзывчивее во всем диапазоне оборотов. Да и оперировать подрулевыми лепестками коробки одно удовольствие.

Снова окунувшись в суету города, еще раз нащупываю клавишу, меняющую усилие на руле. Нельзя сказать, что ощущения радикально различаются. Но посредственной загородной дороге лучше подойдет «спорт», зато в вялотекущей пробке он доставляет дискомфорт искусственным провалом в околонулевой зоне. Поэтому в городе лучше предпочесть «комфорт». А промежуточный вариант «норма» лучше упразднить за ненадобностью: управление в таком режиме и менее понятное, и менее комфортное.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Kia cee'd 1.6 DOHC CVVT (MPI)	
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4310/1780/1470/2650	
колея спереди/сзади	1553/1561	1549/1557
Объем багажника, л	380/1318	
Радиус поворота, м	5,3	
Снаряженная масса, кг	1263	1296
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,5	11,5
Макс. скорость, км/ч	195	192
Топливо/запас топлива, л	А95/53	
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	8,6/5,1/6,4	9,5/5,2/6,8
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1591	
Степень сжатия	11	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	95,3/130 6300	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	157 4850	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	205/55R16	225/45R17

НА ДЕСЕРТ

С обзорностью у «Сида» полный порядок даже в базовом наборе, где в помощниках – только пара боковых зеркал. Задний парктроник известит о помехе не только звуком, но и наглядной цветной картинкой по центру спидометра. Владелец самой богатой комплектации «Премиум» и вовсе обложен ассистентами не хуже, чем барчонок пуховыми подушками: датчики по кругу, камера заднего вида с разметкой и даже система автоматической парковки. Знай себе придерживай педаль тормоза да меняй передачу по команде электронного разума. Правда, сибаритам забыть о тряпке не дадут: видеоглазок на корме ничем не защищен и будет частенько зарастать грязью.

«Киа-Сид» второго поколения не утратил сбалансированности предшественника, добавив к достоинствам модный дизайн и завидный набор оборудования. Возросшую цену прикроют конкуренты, которые тоже метят на место под премиальным солнцем. Ну а огрехи в ходовой части корейцам исправлять не впервой, и, судя по успехам предшествующих моделей, массового покупателя это не сильно пугает. Зато «Сид» обрел качество, немаловажное для гольф-класса: его приметная внешность теперь точно попадет в поле зрения женщин. А уж когда они узнают, что симпатяга умеет сам парковаться, устойчивый спрос, в том числе на самую дорогую версию, гарантирован. ЗР



18

ПРЕДУПРЕЖДАЕМ О ВРЕДЕ ЧРЕЗМЕРНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ ПИВА



ПОДНЯТЬ ПЛАНКУ

Для «Мицубиси» наш рынок стал одним из ключевых. Поэтому новое поколение «Аутлендера» разрабатывали в большой степени с прицелом на российских водителей. В числе первых соотечественников на новинке проехался Михаил Гзовский.

Традиционная прелюдия перед тестом – техническая презентация – в этот раз на редкость насыщенна и любопытна. Чем дальше, тем очевиднее: фирма вознамерилась не только избавиться от основных недостатков нынешнего «Аутлендера XL», но и поднять планку оснащения и инженерии выше конкурентов, сохранив прежний ценовой уровень. Возможно ли это, учитывая не самое радужное финансовое положение «Мицубиси»? Для ответа на этот вопрос нам выделили десяток «аутлендеров» и полигон завода, где производят модель.

ВВОДНЫЕ ДАННЫЕ

Новый «Аутлендер» практически копирует прежнюю модель по габаритам (за исключением меньшей на 10 мм длины). Но это не должно вводить в заблуждение: машина построена на новой универсальной платформе, которая изначально затачивалась как под двигатель внутреннего сгорания, так и под гибридную установку. Так что изменений в структуре много. Вырос процент высокопрочных сталей, решено отказаться от тяжелой заказной стеклянной крыши, полегчали рычаги подвески, колесные диски, пружины, ручник стал электрическим – в итоге снаряженная масса упала на 5%. Рассуждать о дизайне – дело неблагодарное. Отмечу лишь, что новый облик «Аутлендера» сопротивляется набегающему потоку воздуха на 7% меньше.

Интерьер смотрится более дорогим: на передней панели вставки под шлифованный алюминий, сама панель, обивки передних дверей и консоль выполнены из мягкого пластика. Сиденья и руль в данной версии обтянуты кожей. Консоль отделана блестящей накладкой «пиано блек». Правда, автоматический режим есть почему-то лишь у водительского стеклоподъемника, обивки задних дверей дубовые, а на месте многих кнопок даже в дорогих версиях – заглушки. Но придирки меркнут на фоне приятных опций, например встроенной навигации и камеры заднего вида с 6,1-дюймовым дисплеем разрешением 800×480, раздельного климат-контроля. Руль регулируется не только по углу наклона, но и по вылету, хотя кому-то наверняка захочется придвинуть баранку еще ближе.

Впрочем, все это есть и у конкурентов, а вот что отличает «Аутлендер», так это электропривод крышки багажника. Открыть-закрыть ее можно с брелока и посредством кнопок, расположенных на самой двери и под рулем. Увы, электропривод убил полюбившуюся многим двухсекционную пятую дверь.

Сам багажник тоже изменился. Прощай, третий ряд сидений! Говорят, среди владельцев прежней машины были такие, кто даже не догадывался о том, что в полу еще два кресла. Теперь их место занял вещевой ящик, в нем предусмотрено место для шторки багажника, которую вечно некуда приткнуть, случись перевозить что-то объемное. Нет больше и электроприводов складывания дивана. Ныне все обычно: сначала



откидываешь подушки, а потом раскладываешь спинку. Но места стало точно больше! Увы, литража багажника фирма не указывает, отмечая лишь, что длина площадки при сложенных сиденьях выросла на 323 мм.

РЕШЕНИЕ

Изменения в механической части не радикальные, но ими затронута буквально каждая деталь. Двигатели объемом 2,0 и 2,4 л модернизировали в угоду экологии и экономичности – дефорсировав на 2 и 3 л.с. соответственно. Но по динамическим характеристикам новичок впереди предшественника. Менее мощную версию можно купить и переднеприводной, однако основная ставка сделана все же на вариант 4×4. На разгоне 2,4-литровый «Аутлендер» не воспринимается «спортсменом». Вариатор INVECS III оснащен функцией контроля ускорения, и обороты мотора меняются параллельно фактической скорости. Но все равно пение двигателя на оптимальных оборотах скрадывает ощущение разгона. Зато на спусках вариатор компенсирует недостаток или избыток тормозного усилия двигателя. Любопытно, что, пересев на 2-литровую версию, я не почувствовал радикальной разницы. Так что, «гонщики», не сбрасывайте ее со счетов!

Полный привод Multi-Select отныне включают кнопкой у основания рычага коробки передач. Режимов, как и прежде, три, но и здесь новости. Например, предусмотрен режим *4WD Eco*, который в случае возникновения пробуксовки

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mitsubishi Outlander	
	2.0 2WD	2.4 4WD
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4665/1680/1800/2670	
колея спереди/сзади	1540/1540	
Снаряженная масса, кг	1415	1495
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	10,5
Макс. скорость, км/ч	185	195
Топливо/запас топлива, л	А95/63	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,3/6,8/7,7	10,7/6,6/8,1
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1998	2360
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	107/145 6000	123/167 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	196 4200	222 4100
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	передне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	CVT	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/независимая многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/70R16, 225/55R18	

MITSUBISHI OUTLANDER – ТИШЕ, БЫСТРЕЕ, ЭКОНОМИЧНЕЕ, БОЛЬШЕ ОПЦИЙ.







Теперь, чтобы сложить спинку, нужно предварительно поднять подушку заднего сиденья. В итоге получаем ровный пол.

У передней панели нового «Аутлендера» мягкая верхняя часть, зазоры между панелями стали меньше. Руль регулируется по углу наклона и вылету.

В зависимости от комплектации машину оснащают стандартным монохромным или высококонтрастным (на фото) TFT-дисплеем.

«Аутлендер» теперь снабжается навигацией и камерой заднего обзора.



все же подключит заднюю ось (ранее водитель «Аутлендера» мог выбрать чисто переднеприводный режим *2WD*). Нажимаю кнопку еще раз – и перехожу в *4WD Auto*: тут электроника в большей степени задействует задние колеса даже на сухом асфальте. Наконец, в *4WD Lock* блокируется многодисковое сцепление в муфте привода задних колес: машина готова к штурму бездорожья, но только легонького! Ведь запаска по-прежнему висит под полом багажника, ставя крест на серьезных экзерсисах вне асфальта.

На бумаге максимальный крутящий момент, передаваемый назад, благодаря новой муфте с электронным управлением вырос на 10%. А трансмиссионная электроника контролирует множество параметров, например угол поворота руля, продольное и поперечное ускорения, крутящий момент мотора. На стерильных дорогах японского полигона прочувствовать разницу непросто, тем более что есть вопросы к электроусилителю руля: на быстрой дуге связь с колесами становится искусственной, руль вязнет при резком отклонении, а потом вдруг распускается. Зато новичок тише по части пения шин и аэродинамических шумов.

Порыскав по полигону, нашел лазейку на кольцевую трассу, имитирующую разнообразные неровности. Попрыгав по почти родным колеям, пересчитав поперечные швы, поскакав по волнам, постановил: меньше стала раскачка, плавность хода хороша. Собственно, ради этого и перенастроены амортизаторы и пружины. Ведь именно за шумы и жесткую подвеску чаще всего ругали предшественника.

«Аутлендер» третьего поколения, производство которого осенью начнут на совместном предприятии «Мицубиси» и концерна ПСА в Калуге, лишился приставки XL в имени. Но работа над ним проделана, действительно, большая. Подождем объявления цен. Если они окажутся на прежнем уровне, тогда можно констатировать: задача выполнена на все сто. ЗР

P. S. *А о сильных и слабых сторонах нынешнего «Аутлендера XL» вы можете прочитать в рубрике «Тест-ремонт» на с. 160.*

ЭЛЕКТРОСИЛА

Без свежей концепции развития не живет ни один автопроизводитель. «Мицубиси» видит будущее в «электросвете». Фирма верит в чистые электромобили и в их скорое внедрение в массы. А пока инфраструктура заправочных станций не развита, как хотелось бы, «Мицубиси» предлагает свою интерпретацию гибридной темы. В конце года в Европе стартуют продажи «Аутлендера PHEV» на базе показанного в Токио концепта PX-MiEV II. В чем его отличие от конкурентов?

Этот plug-in-гибрид способен уехать на чистой электротяге существенно дальше большинства гибридов – на расстояние до 50 км. Каждую ось приводит свой электромотор в 60 кВт, с ними машина развивает до 100 км/ч. Так что некоторые горожане могут годами не использовать бензиновый 2-литровый мотор (80 кВт), который нужен лишь на больших скоростях, при резких ускорениях и в путешествиях на солидные дистанции, а также для заряда батарей. Комбинация ДВС и электромоторов увеличивает «дальнобойность» гибридного «Аутлендера» до 800 км при расходе топлива 1,6 л (!) на сотню.

Пустую обойму батарей можно зарядить от обычной сети. Полчаса требуется на «заправку» от собственного бензинового мотора в режиме генератора. Здорово? Еще бы цена на новинку, которую обещают обнародовать к осени, была гуманной!..



Вы едете на дачу или в путешествие всей семьей? Да вдобавок со скарбом? **Сергей Воскресенский** оценил, как ведут себя автомобили с грузом и без оного. Фото **Александра Батыру**.

СИЛА ТЯЖЕСТИ



Каждый из нас время от времени превращает свой автомобиль в грузовик. Дача, путешествия, переезды, ремонты... А у некоторых и доставка товаров к небольшим торговым точкам. Конечно, большинство водителей чувствуют «потяжелевшие» реакции автомобиля, инертность тормозов или изменившуюся работу подвесок, не говоря о выросшем расходе топлива. Но интересно выразить некоторые из этих ощущений в числах. Как конкретно изменение массы влияет на поведение автомобиля? Откуда ждать подвоха, тормозя в пол со 100 км/ч или резко крутанув руль при объезде препятствия?

«Лада-Гранта» – типичный для своего класса массовый автомобиль, к тому же новинка. Ну а «Ситроен-С5» с гидроактивными подвесками последнего поколения (Hydroactive III+) был выбран как ее полный антипод.

СИЛА БЕЗ ТЯЖЕСТИ

Перед замерами продольной динамики придется добавить к снаряженной массе автомобилей примерно два центнера: это два человека (водитель и приборист) и измерительная аппаратура. Данную массу считаем базовой.

Очевидный минус «Гранты» – отсутствие антиблокировочной системы. А еще тяжелая и инертная педаль тормоза и перегрев механизмов уже на третьем торможении со 100 км/ч свели на нет изначально положительные эмоции. С трудом получили 47 м минимального тормозного пути. Большинство автомобилей обычно укладывается в 40–42 м.

Жаль, ведь в прочих дисциплинах «Лада-Гранта» весьма неплоха. Гибкий и легкий на подъем двигатель, упругие, энергоемкие подвески, надежная управляемость. Руль, правда, немного прикусывает около «нуля» (особенность электроусилителя), да и обратная связь так себе. Но в целом бюджетная машина оказалась заметно интереснее, чем ожидали вначале. Результат (см. табл.) очень неплох даже на фоне иномарок. Другое дело, что на переставке повседневная легкость общения с «Грантой»





Правильно и четко «развесить» автомобиль – половина дела.



«Ситроен» взвешивают с работающим двигателем. Иначе гидропневматические подвески уйдут в парковочный режим.

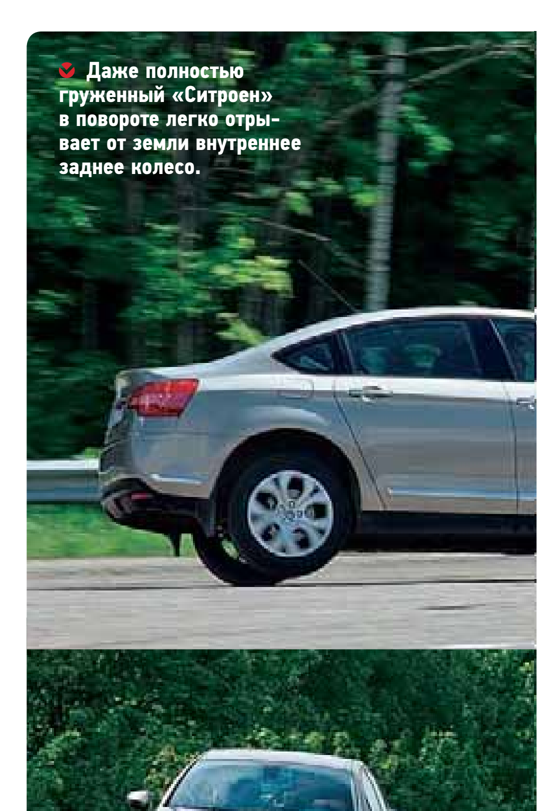
быстро исчезает. С ростом скорости растут и крены, реакции становятся тяжеловесными. Но предельная скорость выполнения маневра высока. И поведение вполне стабильное, без сюрпризов.

У «Ситроена-С5» его активные подвески постоянно ищут некий оптимальный уровень кузова над землей и никак не могут найти. От укачивания здесь спасает только режим «Спорт»: как ни странно, именно он позволяет наконец почувствовать весь комфорт умного шасси.

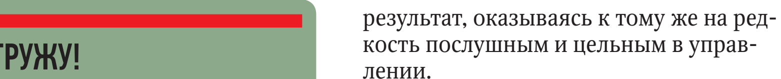
Автомобиль с почти двумя тоннами «зачетной» массы без труда укладывается в условную норму минимального тормозного пути (40 м). Причем делает это с первых трех-четырех попыток. «Гранте», которая легче почти вдвое, для «зачетных» 47 м понадобилось 12 торможений и ювелирная работа сидящего за рулем.

Что же касается управляемости, немного повозиться пришлось и с «Ситроеном». При резких маневрах неотключаемая система стабилизации (ESP) вступает в действие очень рано, сбивая водителя с толку и самостоятельно корректируя траекторию. Но когда к особенностям этой системы наконец привыкаешь, то общий язык с машиной находишь быстро. На переставке С5 показывает достойный

Это не дрэг-рейсинг. Перегруженный багажник разгрузил ведущие колеса, поэтому на педаль газа машина реагирует так.



Даже полностью груженный «Ситроен» в повороте легко отрывает от земли внутреннее заднее колесо.



Чистый проход коридора!

На спидометре «Гранты» скорость под сотню, ну а на самом деле лишь немногим более 90 км/ч.

Не верится, что скорость высокая, настолько точно машина следует командам водителя. Кстати, спидометр у C5 очень точный.

ЭХ, НАГРУЖУ!

По сути, ничего не изменилось, манекены остались на месте, но весомая часть балласта (200 кг) перекочевала в багажник «Гранты». Жизненный вариант: народу полный салон, вдобавок вещи надо захватить. Как разгрузилась передняя ось, видно даже невооруженным глазом. Как это ощущается за рулем? Если не делать им резких движений, то почувствуете разницу только по излишней пробуксовке ведущих колес. Зато на переставке машина сначала ни в какую не реагирует на поворот руля, но затем начинает так вилять задом, что только держись. Поэтому лучше распределить груз по салону как можно равномернее.



результат, оказываясь к тому же на редкость послушным и цельным в управлении.

ПОД ЗАВЯЗКУ

Загружаем автомобили до разрешенной полной массы. С появлением забулькавших водой манекенов на задних сиденьях и дополнительного балласта у нас в ногах поведение машин явно изменилось. «Лада-Гранта» тут же задрала нос, разом потеряв былую легкость. «Ситроен», напротив, даже улучшил и без того отличную плавность хода. При этом дорожный просвет остался на прежнем уровне. Вот оно, торжество науки и «Гидроактива»!

Посмотрите в таблицы. С ростом загрузки обе модели стали медлительнее примерно на 2 с в разгоне с места и при замерах эластичности. Правда, в последней номинации «Ситроен», оснащенный автоматом и дизелем, потерял меньше. Зато в максимальной скорости он сдал позиции, в отличие от «Гранты».

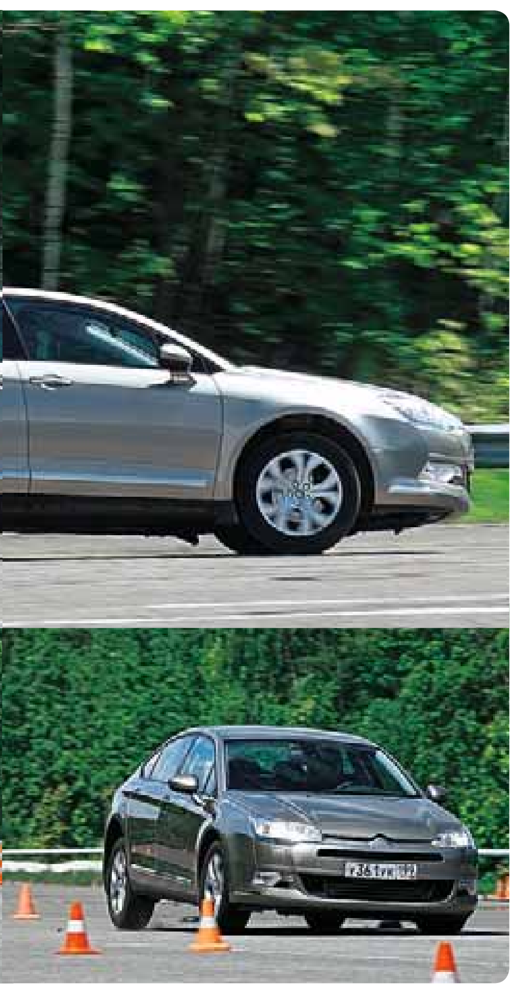
Но самое главное впереди: как они тормозят и управляются?

С тормозами груженой «Лады-Гранта» беда! Выросший на 4,5 м тормозной путь – серьезный недостаток. И это результат нескольких лучших попыток у нас, испытателей. А у обычного водителя все может оказаться куда хуже. У C5 «Гидроактив» грамотно перераспределяет нагрузку по колесам и осям. Лишь десятки миллиметров проигрыша самому себе, и это с полной нагрузкой! Впечатляет!

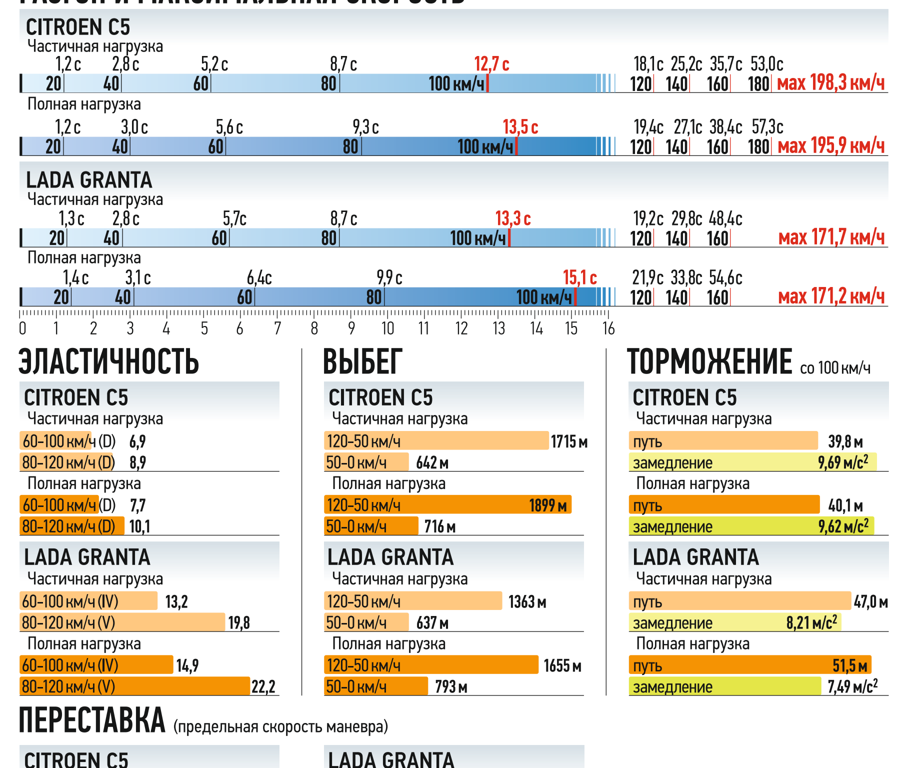
На переставке подвески груженого «Ситроена» заработали еще лучше, чем у полупустой машины. Особенно задняя, теперь активно помогающая водителю. Как следствие, мягче стала вмешиваться система стабилизации. И C5, что называется, поехал. С кренами, с визгом шин, но так цепко, будто и не получал довеска. Браво, «Гидроактив»!

С «Ладой-Гранта» чуда не произошло. Легким и менее четким стал руль – своеобразный индикатор

Смотрите на iPad: грузим по полной.

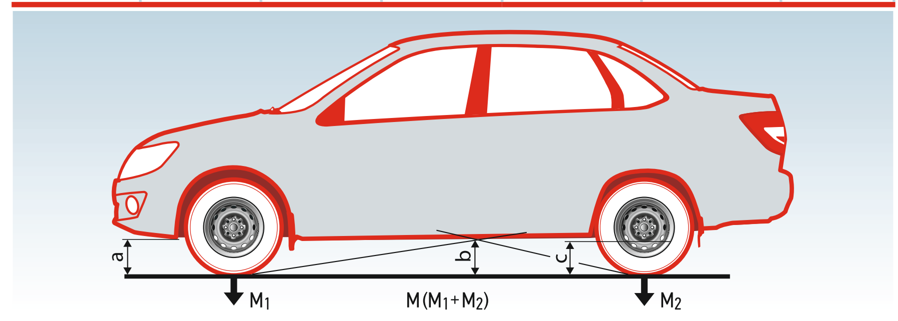


Заметный крен на переставке вызван, скорее всего, сработавшей системой стабилизации, которая притормозила одно из колес.



ЗАМЕРЫ ЗР: ВЕСОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Модель	Дорожный просвет, мм			M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг
	a частичная/полная	b частичная/полная	c частичная/полная	частичная/полная	частичная/полная	частичная/полная
CITROEN C5	150/150	170/170	160/160	1179 (61)/1238 (57)	754 (39)/934 (43)	1932/2172
LADA GRANTA	185/175	230/175	165/180	694(57)/743 (51)	523 (43)/714 (49)	1217/1457



разгруженности передней оси. Задумчивее сделались реакции. На переставке мешают запаздывания, связанные с кренами и с тем, что задняя ось перестала помогать водителю. У «Гранты» ощутимо усилилась недостаточная поворачиваемость: при резком повороте руля машина гораздо дольше «думает». Результат – проигрыш самой себе примерно 4 км/ч и заметно увеличившаяся нагрузка на водителя: баранку теперь приходится крутить о-го-го с какой быстротой и размахом! А это не только снижение предельной скорости, но и ошибки, приводящие к потере контроля. Помимо антиблокировочной системы «Гранте» не помешала бы… нет, не активная подвеска, а простенькая система стабилизации.

ИТОГИ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Итак, чем тяжелее автомобиль, тем сложнее его поведение, особенно в критических ситуациях. «Ситроен» с его умным «Гидроактивом» скорее исключение, чем правило. Самое коварное в том, что перегруженная машина, как правило, способна ехать быстро, а вот управляться и тормозить будет так себе.

Зато владельцы «ситроенов» с гидропневматикой могут радоваться. Потрясающе стабильная езда с нагрузкой и без – компенсация за нередкие случаи преждевременного отказа «Гидроактива» на наших дорогах.

Видимо, идеальное решение находится где-то посередине. Не зря же в подвески современных легковых автомобилей все чаще встраивают пневмоэлементы…

И еще: езда с полной нагрузкой, особенно длительная, требует увеличить давление в шинах обеих осей. Если в авто есть соответствующая табличка, то согласно ей, если нет – прибавить 0,2–0,4 бар к базовому. ЗР

СМОТРИ В ОБА

В этом году к «Мицубиси-ASX» присоединились два французских собрата – «Пежо-4008» и «Ситроен-С4 Эркросс». Максим Гомянин пригляделся к машине со львом на капоте. Фото автора.

С виду – хорош! Дизайн стал сильной стороной «французов», и если поставить рядом 4008-й и «Мицубиси-ASX», на базе которого сделана новинка, симпатии я отдал бы «Пежо». Изменена форма капота, крыльев, перелицованы бамперы, оптика, иной формы и задняя дверь.

Французский кроссовер появился на нашем рынке, когда ASX уже давно продается. «Японец» даже рестайлинг успел пережить. Но в модельной гамме «Пежо» не было подобного автомобиля. И доходы от продаж в популярной рыночной нише обходили французов стороной. Потому концерн PSA хоть и с опозданием, но вывел на рынок «Пежо-4008» и аналогичный «Ситроен».

Разработчики сказали, что поработали над управляемостью: поставили более жесткие пружины, зажали амортизаторы, изменили настройки электроусилителя руля. Дежавю! У рестайлингового ASX заявлены те же изменения... Поэтому меня не покидает ощущение, что еду на обычном ASX. Острота руля похожа, да и салон идентичен. Внутри «француза» выдают лишь шильдики.

Теперь – извилистая асфальтовая дорога. Даже на 16-дюймовых колесах (можно заказать и 18-дюймовые) подвеска доносит седокам все неровности асфальта. Реакции на нажатие педали газа размазанные. Продавливаю сильнее – эффект тот же. Работа подрулевиками чуть взбадривает сонного «француза», но сближенные псевдопередачи вариатора требуют частых переключений, а в дальней дороге это утомляет. Небольшое подкручивание двигателя тоже начинает действовать на нервы. Всё из-за гулкого воя мотора, который появляется чуть за 4000 об/мин. А вот шумоизоляция колесных арок явно стала лучше.

Схема полноприводной трансмиссии не изменилась. Шайбой рядом с селектором выбирают один из трех режимов: *2WD*, *4WD* или *Lock*. Говорят, в первом экономия топлива достигает 5%. Смысла в такой езде немного: экономия незначительна, а на скользкой дороге, случись что, задние колеса подключатся только при пробуксовке. Зачем тогда платить за полный привод? Безопаснее передвигаться в *4WD*. При этом момент может быть реализован в соотношении от 15 до 55% . Ну а *Lock* доводит показатель до 82%.

«Пежо-4008» в России продают только в полноприводном варианте, с механикой (от 999 000 руб.) или вариатором. Нишу моноприводных кроссоверов у фирмы закрывает 3008-й стоимостью от 749 000 руб. И я думаю, что аналогичный 4008-й за счет только более интересного внешнего вида моментально увел бы у модели 3008 всех покупателей. Ведь почти идентичный «Ситроен-С4 Эркросс» с 1,6-литровым мотором и передним приводом стоит заманчивые 799 тысяч.

Кстати, 4008-й изначально позиционируется более доступным, чем «Эркросс» в схожих версиях. Разница объясняется иным уровнем оснащения. Например, у «Пежо» в версии «Актив» с вариатором нет противотуманных фар и датчиков света и дождя, а у «Ситроена» это все имеется в стандарте. **ЗР**



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Peugeot 4008

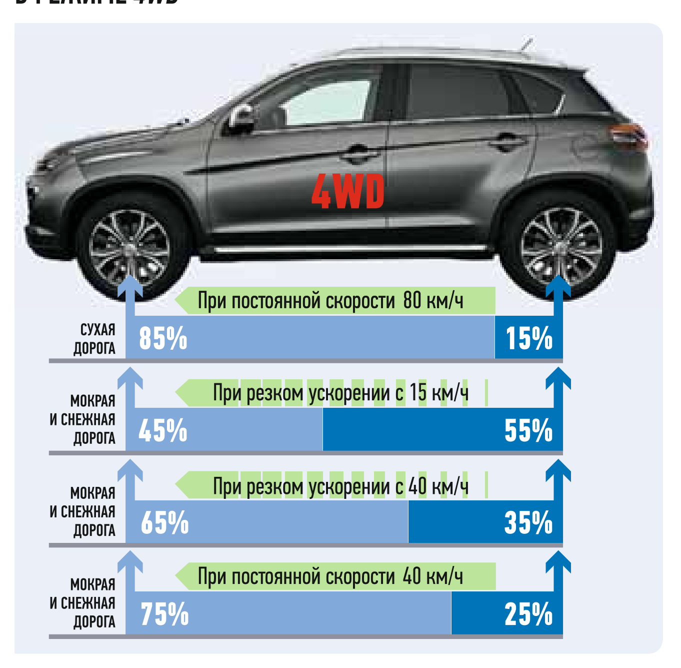
Размеры: длина×ширина×высота, мм	4340×1840×1632
Колесная база, мм	2670
Колея спереди/сзади, мм	1545/1540
Объем багажника, л	384
Снаряженная/полная масса, кг	1460/1970
Разгон 0–100 км/ч, с	11,8
Максимальная скорость, км/ч	188
Топливо/запас топлива, л	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,5/6,8/8,1

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 110 кВт/150 л.с. при 6000 об/мин, 197 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полный привод; вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/70R16.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КРУТЯЩЕГО МОМЕНТА «ПЕЖО-4008» В РЕЖИМЕ *4WD*



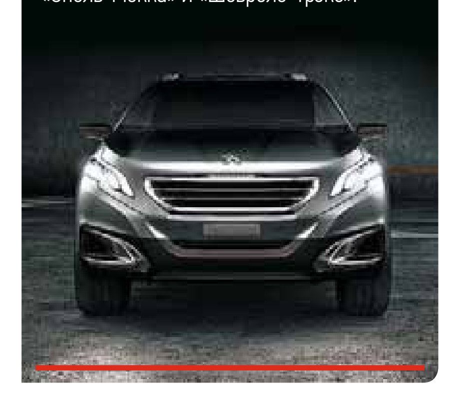


Парковка возле высоких бордюров не страшна: высота переднего бампера более чем достаточна. Стандартная бутылка воды в пол-литра умещается и стоит почти рядом с картером. Но обольщаться не стоит. Вседорожной защиты агрегатов у 4008-го нет. Двигатель оберегает лишь узкий силовой элемент, на который крепится небольшая буксирная проушина. Если машина сядет в грязи, зацепить ее тросом будет сложно.

ДАЛЬШЕ САМИ?

Кроссоверы «Пежо-4007» и 4008 сделаны на платформе «Мицубиси». Но появляющиеся с завидной регулярностью концепты говорят, что следующие поколения машин могут быть собственными разработками французов. «Пежо-SXC» с бензоэлектрическим приводом, показанный в Шанхае, вероятно, имеет много общего с преемником 4007-го. Судя по базе (3000 мм) и длине (4870 мм), в основу проекта легла платформа 3 концерна PSA. Кстати, на ней создан полноприводный универсал 508 RXH (ЗР, 2012, № 4).

Предположим, что новый 4007-й вырастет в габаритах. А обновленный 4008-й построят на той же базе, но укороченной. Размеры машины вырастут – тенденция последних лет. На то, что «Пежо» всерьез хочет идти дальше своим путем, намекает и Urban Crossover Concept (фото внизу), представленный в Пекине. Габариты у него небольшие: длина 4014 мм, ширина 1074 мм. У «Мицубиси» пока нет такой машины. Среди конкурентов – «Опель-Мокка» и «Шевроле-Трэкс».



МЕЧТА ТЕХ, КТО ХОТЕЛ КУПИТЬ ЯПОНСКИЙ КРОССОВЕР С ЕВРОПЕЙСКОЙ ВНЕШНОСТЬЮ, СБЫЛАСЬ.



В салоне «француза» все знакомо по братьям-близнецам – «Мицубиси-ASX» и «Ситроену-С4 Эркросс». Различия лишь в мелочах. Да и замечания схожи. Продольной регулировки сидений маловато, боковая поддержка – не очень. Площадка для отдыха левой ноги слишком отлогая. В ее технологическое отверстие будет попадать грязь.

«ПЕЖО-4008» НА ФОНЕ ПОЛНОПРИВОДНЫХ КОНКУРЕНТОВ

Модель	Силовой агрегат	Мощность, л.с.	Крутящий момент, Н·м	Дорожный просвет, мм	Цена, руб.
Peugeot 4008	2,0 л, вариатор	150 при 6000 об/мин	197 при 4200 об/мин	195	1 039 000
Mitsubishi ASX	2,0 л, вариатор	150 при 6000 об/мин	197 при 4200 об/мин	195	1 059 000
Citroen C4 Aircross	2,0 л, вариатор	150 при 6000 об/мин	197 при 4200 об/мин	195	1 129 000
Nissan Qashqai	2,0 л, вариатор	141 при 6000 об/мин	196 при 4800 об/мин	200	1 030 000
Subaru XV	2,0 л, вариатор	150 при 6000 об/мин	196 при 4200 об/мин	220	1 135 600
Volkswagen Tiguan	2,0 л, А6	170 при 4300–6000 об/мин	280 при 1700–4200 об/мин	200	1 140 000

КУПАНИЕ ЧЕРНОГО КОНЯ

«Дискавери», который находится в редакции на длительном тесте, за полгода пробежал 25 000 км – большей частью по ровным дорогам. А ведь производитель позиционирует автомобиль как настоящего «проходимца». **Павел Леонов** решил это проверить. Фото **Александра Батыру**.



Желая совместить полезное с приятным, отправились к водопаду Гремячий (другое название – источники Сергия Радонежского). Он расположен на берегу реки Вондиги, которая вытекает из Торбеева озера недалеко от деревни Взгляднево (Московская область, Сергиево-Посадский район). Прямо из горы здесь бьют родники.

Большую часть года добраться до места можно только на настоящем вседорожнике, а в пору осенне-весенней распутицы в грязи тонут даже полноприводные «уазики», «уралы» и КамАЗы.

Но вот снег сошел, земля чуть подсохла, шанс проскочить есть. Едем!

СОБРАТЬСЯ – ТОЛЬКО ПОДПОЯСАТЬСЯ

Поставив задачу проехать маршрут на стандартном автомобиле, специально готовить «Дискавери» не планировали. Хай-джеки, сендтраки, лебедки, силовые бамперы и другие вспомогательные устройства отмели сразу. Менять резину (на вездеходно-зубастую) тоже не стали – оставили стандартную «Континенталь-КонтиКроссКонтакт UHP» 255/50R20. Даже давление не стравливали. Но все же подстраховались: в багажник бросили комплект цепей, лопату, пару тросов и резиновые сапоги.

Съехав с асфальта, уже через 200 м натыкаемся на первое препятствие – «грязевую ванну» с раскатанными колеями и жижей, по консистенции как детский творожок, только черного цвета. И с небольшим «озером» посередине. Посланный вперед пеший разведчик дал добро на преодоление. Врубаю понижающую, задаю подвеске внедорожное положение (клиренс увеличился до 240 мм), «террейн риспонс» перевожу в режим «трава/гравий/снег» (предназначен в основном для преодоления скользких преград) – разгоняюсь и пытаюсь проскочить. Не тут-то было! Первые метры «диско» берет уверенно, но постепенно темп падает, колеса пробуксовывают все больше. Уже представляю, как придется нырять в грязь, чтобы подцепить трос (хорошо, накладки, закрывающие буксирные проушины, снял заранее). Накаркал: «Ленд-Ровер» предательски замирает аккурат посреди лужи. Колеса мигом забились грязью и превратились в слики. Сыграла свою роль и почти 3-тонная масса. Стоим, курим, ждем подмогу.

ЦЕПНОЙ ПРИВОД

На счастье, минут через сорок на горизонте возник «уазик», который

Смотрите на iPad: купаемся в грязи.

попытки с седьмой-восьмой вытащил нас обратно на сушу. Решили больше судьбу не искушать и достали цепи. С ними «диско» попер, как трактор. Ту же лужу взяли без особого напряга. Главное – помнить, что двигаться «окольцованными» желательно без пробуксовки, иначе машина моментально зарывается, причем глубоко. Поэтому, когда чувствую, что начинаю закапываться, сразу коробку в «нейтраль». Тормозить даже в пол бесполезно: антиблокировочная система не дает колесам сразу заблокироваться.

Но, несмотря на все ухищрения, я опять умудрился сесть. Причем на, казалось бы, безобидном участке – более-менее ровное поле со слегка влажным грунтом. Зачем-то решил объехать очередную лужу. Старался пройти этот участок как можно медленнее и осторожнее, но в какой-то момент «диско» провалился почти по ступицы. Вспоминая, чему учили на внедорожных курсах, пытаюсь враскачку накатать себе небольшую разгонную площадку. Когда она стала полуметровой, замираю в задней крайней точке, левой ногой жму на тормоз, правой – довожу обороты двигателя до 2000 (именно с этой отметки 3-литровый дизель выдает максимальный крутящий момент в 600 Н·м), резко бросаю тормоз и давлю на газ! Молниеносно пролетаю раскатанный «коридор», и «ленди» продолжает потихоньку ползти. Помогаю ему резкими движениями руля из стороны в сторону. До твердого грунта три метра, два, один... Ну же! Уф, выбрались. В тот день подобные упражнения пришлось выполнять не однажды, и такая тактика каждый раз себя оправдывала.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Land Rover Discovery 4 SDV6

Размеры, мм: длина×ширина×высота	4835×2022×1832
Колесная база, мм	2885
Колея спереди/сзади, мм	1605/1612,5
Объем багажника, л	280/1192/2558
Снаряженная/полная масса, кг	2583/3240
Разгон 0–100 км/ч, с	9,6
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо/запас топлива, л	ДТ/82
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	9,3

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, V6, 24 клапана, 3,0 л, 180 кВт/245 л.с. при 4000 об/мин, 600 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимые, пневматические, на двойных поперечных рычагах; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 255/50R20.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: 3.0 SDV6 HSE.

ЦЕНА: 3 913 409 руб.

Отличная динамика и ездовые свойства. Незаурядные внедорожные способности. Высокий уровень комфорта.



Большая масса. Высокая стоимость некоторых опций.

СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ

Впереди – огромные колеи, глубина некоторых выше колена. Кругом разбросаны поваленные деревья. Решиться ехать дальше могут только самые отчаянные. Но мы-то как раз из таких. Вовремя вспомнили о маленькой хитрости: далеко не все владельцы «Дискавери» знают, что помимо трех стандартных положений пневмоподвески есть еще три дополнительных, которые нельзя выбрать самостоятельно. Первый – когда автомобиль приседает на 20 мм на скорости свыше 160 км/ч (не наш случай), а еще два – в так называемом «экстендид моуд». Когда машина начинает чиркать брюхом и система это распознает, «Ленд-Ровер» автоматически поднимается примерно на 35 мм (электроника сама определяет высоту). Если после этого нажать на тормоз и в течение двух-трех секунд удерживать кнопку подъема подвески, это прибавит еще примерно 35 мм.

Возвращаю подвеску в стандартное положение, наезжаю на горку рыхлого грунта, задевая его днищем, – «диско», как и ожидалось, слегка приподнимается. Перехожу по вышеописанной методике во второй «экстендид моуд» и только после этого во внедорожный режим подвески. Клиренс становится больше 300 мм! После регулятором «террейн риспонс» выбираю режим «камни/малый ход» – и в путь. Здесь также пригодился ассистент спуска с горы HDC. Как только начался спуск, захрустели тормоза: они поочередно прихватывают колеса, не давая автомобилю разогнаться.

Потихонечку добрались донизу. Прямо по курсу горбатый мостик через



ВНЕДОРОЖНЫЙ АРСЕНАЛ

Включает в себя: регулируемую пневмоподвеску (в режиме посадки в автомобиль клиренс равен 135 мм, в стандартном положении – 185, во внедорожном – 240 мм, а в отдельных случаях его можно увеличить примерно до 310 мм), углы въезда/съезда (во внедорожном режиме) – 36,2/29,6°, угол продольной проходимости (рампы) – 27,3°. Прибавьте сюда стальную раму (в буклетах пишут «интегрированная», что многих смущает, но она полноценная, просто кузов посажен ниже обычного), постоянный полный привод с блокировкой межосевого и (опционально) заднего межколесного дифференциалов, понижающую передачу с отношением 2,93:1 и, конечно же, фирменную систему «террейн риспонс».

Она имеет пять режимов: «стандарт», «трава/гравий/снег», «грязь/колея», «песок» и «камни/малый ход». В зависимости от типа покрытия электроника самостоятельно регулирует высоту подвески, допустимую пробуксовку, меняет чувствительность педали газа и в случае необходимости блокирует дифференциалы. Апологеты езды по бездорожью жалуются на частичное отстранение от управления автомобилем, но малоопытным драйверам она будет отличным подспорьем.

На центральный монитор можно вывести анимационную картинку, на которой наглядно показаны работа трансмиссии (какая передача выбрана, задействована ли понижающая, заблокированы ли дифференциалы), выбранный режим, сцепление каждого колеса с грунтом, угол поворота передних, артикуляция подвесок и т. д.



На стандартной резине почти трехтонный «Дискавери» быстро засел в жиже.

При должной сноровке цепи надеваются буквально за 10 минут и кардинально улучшают проходимость «Ленд-Ровера».



Автомобиль способен без последствий преодолеть брод глубиной до 70 см, но нам по пути встретились только глубокие лужи.





«Грязевые ванны» лучше проходить ходом – инерция здесь во благо.



На некоторых участках без помощника не обойтись. В «Дискавери» его отчасти заменят камеры кругового обзора.







Артикуляция подвесок поражает: вывесить «ленди» довольно трудно.

На влажном грунте колеса моментально «замыливаются».

В самом верхнем положении подвески клиренс равен 310 мм; 20-дюймовые колеса кажутся игрушечными.

речушку. Здесь помогли немалые углы въезда/съезда и рампы. Существенно облегчила задачу и система камер кругового обзора (две спереди, две по бокам и еще одна сзади). На экран можно вывести изображение с любой, нескольких или одновременно со всех. Понял, что это не только игрушка, но и реально неплохой помощник на бездорожье. Особенно когда снаружи подсказывать некому.

ДОРОГАЯ ЭКОЛОГИЯ

Перемахнув преграду, снова окунаемся в «грязевые ванны», болтаемся в колее, – «диско» натужно, но упрямо движется вперед. Последние 500–700 м к цели ведет грунтовка чуть хуже среднестатистической. После предыдущих испытаний она показалась автобаном. Мы на месте, можно припасть к источнику.

Добравшись до дома, констатируем: людских и материальных потерь нет. Разве что «Дискавери» заляпан грязью по самую крышу. Но принять ванну сразу не удалось – в трех местах мыть машину отказались наотрез, а еще в двух попросили доплату в полцены стандартной мойки!

«Дискавери» – настоящий покоритель бездорожья и даже на стандартной резине способен на многое. А с цепями на колесах его и не остановить. **ЗР**

КОФЕМАШИНА

Сегмент компактных кроссоверов – один из самых быстрорастущих, поэтому многие компании стремятся в него. Вот и «Опель» туда же – с моделью «Мокка», вкус которой испробовал **Юрий Тимкин**. Фото «Опель».

Вереница автомобилей на парковке привлекала повышенное внимание. Еще бы, ведь все словно раскрашены под хохлому – такие узоры на кузове сделаны для маскировки, чтобы окружающие не смогли толком разглядеть предсерийную машину с запоминающимся кофейным именем. Непонятно, к чему все это, если внешность рассекретили еще в марте, на женевском автосалоне? Спереди «Мокка» изрядно напоминает компактвэн «Мерива». Но это понятно: в их конструкции много общего. Осталось загадкой, почему дизайн задней части так сильно похож на «СанЙонг-Актион» – с ходу не отличишь!

АМЕРИКАНО

Озадачил передний бампер – слишком близко от дороги. Словно это не кроссовер, а какое-нибудь купе. Угол въезда очень скромный (точного числа опелевцы не назвали). С таким «отвалом» можно подрабатывать снегоочистителем. Шутка, конечно, но доля истины в ней есть. По крайней мере, парковаться на «Мокке» вплотную к бордюрам я бы поостерегся. Хорошо, хоть дорожный просвет вполне нормальный для этого класса: 190 мм.

По словам создателей, при разработке они ориентировались в первую очередь на «Шкоду-Йети». По размерам и характеристикам это, действительно, наиболее близкий автомобиль. Приняли во внимание и «Фиат-Седичи» (аналог «Сузуки-SX4»), но эта машина опелевцам показалась староватой. «Ниссан-Джук» тоже конкурентом не назвали – слишком тесен. «Мокка» же, напротив, порадовала простором. Даже на заднем диване. Места для ног достаточно, потолок высокий. А вот по ширине не столь привольно – свободно усядутся только двое. Багажник неплох: широкий проем, ровные стенки. Но ради приличного объема пришлось традиционно пожертвовать запаской, есть только докатка.

В Европе «Мокку» предложат с четырьмя вариантами двигателя. У нас базовым будет 1,8-литровый бензиновый, мощностью 140 л.с. В дуэте с ним 5-ступенчатая механика, привод – только передний. Именно с этой модификацией я и решил познакомиться.

Сажусь за руль, а вокруг... «Не обращайте внимания на отделку, тут все сделано по обходным технологиям», – предвосхищает мой вопрос сотрудник компании. При взгляде на обводы опять-таки вспоминается «Мерива» – не худший пример для подражания.

Несмотря на невеликие размеры автомобиля, посадка высокая – как в заправском вседорожнике. Хорошая обзорность, крупные зеркала – маневрировать в тесноте удобно. Не вызвала нареканий и посадка: руль регулируется в двух плоскостях, диапазоны перемещения кресел внушительны,



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Opel Mokka 1.8

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4278×1777×165
Колесная база, мм	2555
Колея спереди/сзади, мм	1540/1540

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,8 л, 103 кВт/140 л.с. при 6200 об/мин, 175 Н·м при 3800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; M5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые.



Плавность хода. Управляемость. Хорошее качество отделки.

Скромная динамика. Низкий бампер.

В этом ракурсе «Мокка» изрядно напоминает «Актион».



да и скроены они превосходно – в таких не почувствуешь усталости даже через несколько часов. И практичность на высоте: в передних дверях пара кармашков, есть подстаканники, а перед правым пассажиром сразу два бардачка. Покритикую лишь бликующую на солнце приборную панель да Z-образный ручник, который в верхнем положении упирается в подлокотник, – затягивать неудобно.

Двигатель удивил шумом. «Над звукоизоляцией моторного отсека мы еще не работали. В серийной машине все будет тип-топ», – вновь защищается немец. Хорошо, звуки действительно можно приглушить, но как улучшить динамику? Ускоряется машина натужно. Давишь на акселератор, а разгон шустрее не становится. Какой-то некрепкий получился кофе, не бодрит. Еще одно наблюдение: сцепление схватывает в самом конце хода педали, – за получасовую поездку так и не привык.

Отлично проявила себя подвеска. Исправно глотает ямки (представьте, на второстепенных дорожках Германии они встречаются) и ухабы покрупнее (их выискивал, съезжая правым бортом на грунтовую обочину), – но работает шумно. Может, изоляции добавить и на днище? Когда неровности попадались в повороте, машина покачивалась, но цепко держала траекторию: характер

Для этого сегмента интерьер шикарен. И оснащение не подкачало. Можно заказать даже систему слежения за дорожными знаками.

безопасный и вместе с тем азартный! Активное вождение в кайф, автомобиль чувствую на все сто. Отменный гидроусилитель, хороший запас устойчивости и невеликие крены. В этой дисциплине «Опель» ничем не хуже «Йети».

ДВОЙНОЙ ЭСПРЕССО

Потом я прокатился на полноприводной версии с турбомотором 1,4 л – такие в России будут считаться флагманскими. Эта машина собрана на более высоком уровне. В салоне никаких обходных технологий. Богатый интерьер! Кожа, мягкий пластик, накладки под титан. Зазоры равномерны и минимальны. И шумоизоляция тут, похоже, уже серийная. По крайней мере, мотор не так слышно. Мощность – те же 140 л.с., однако крутящий момент заметно выше: 200 против 175 Н·м, причем доступен в более широком диапазоне. Едет такая «Мокка» существенно веселее. Бодрый разгон уже не вызывает вопроса: успею обогнать не шибко быструю попутку или нет? С этим мотором идет 6-ступенчатая механика. Работает она так же четко, но сцепление по-прежнему срабатывает в самый последний момент. Кстати, эту версию снабжают не гидро-, а электроусилителем. Мне показалось, что он дает водителю чуть худшую обратную связь. Зато устойчивость в поворотах выше: благодаря задней независимой подвеске и полному приводу такая «Мокка» крепче держит дорогу. На сухом покрытии повадки чисто переднеприводные. В сложных условиях тяга между осями может распределяться в соотношении 50:50. Трансмиссия 4×4 прибавляет к общей массе 65 кг.

Произошла и курьезная ситуация: на прямой раскрутил двигатель до 5000 об/мин, отпускаю акселератор, чтобы перейти на ступень выше, а обороты не падают – зависли, словно включился круиз-контроль. Нажал на тормоз – все нормализовалось. Видимо, глюк электроники, который хочется списать на предсерийный статус. Надеюсь, товарные автомобили таких сюрпризов преподносить не будут. Кстати, выпускать «Мокку» планируют на калининградском АВТОТОРе, а в продажу она поступит ближе к концу года. Базовое оснащение известно: кондиционер, магнитола, круиз-контроль, бортовой компьютер, четыре подушки безопасности. Стоимость – от 717 000 руб. Цена нормальная, но, пока не появится автомат, спрос вряд ли будет высоким. ЗР



Во время презентации довелось поездить именно на таком прототипе. Обратите внимание на просвет между землей и бампером: маловат!



ЗОЛОТАЯ БОЧКА
Золотая Бочка Светлое
ЗОЛОТАЯ БОЧКА
СТАБИЛЬНЫЙ
ПОВОД для ВСТРЕЧ
Реклама
18
ПРОДАЖА ПИВА НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМ ЗАПРЕЩЕНА
ПРЕДУПРЕЖДАЕМ О ВРЕДЕ
ЧРЕЗМЕРНОГО УПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ



ДВЕ ЗВЕЗДЫ

Вслед за новыми поколениями «мерседесов» ML и GL вышли в свет модернизированные GLK и «G-класс». На свидании с ними побывал **Юрий Тимкин**. Фото автора и «Мерседес-Бенц».

МЛАДШИЙ ПО ЗВАНИЮ

Компактный кроссовер GLK всегда выделялся на фоне конкурентов угловатыми формами, напоминающими о родстве со знаменитым «Гелендевагеном». Я привыкал к ним долго, зато потом облик этого «Мерседеса» стал мне даже нравиться. Маленький, но сильный! И вот – рестайлинг. Дизайнерам, видимо, поставили задачу уйти от милитаризованного облика или хотя бы сгладить впечатление. Иначе зачем было скруглять радиаторную решетку и делать более плавные обводы фар, в которые теперь встроены ленты светодиодов? Экстерьер осовременили, но харизмы, на мой взгляд, поубавилось.

Все производители сейчас вынуждены плясать под дудку «зеленых». Ну, как минимум прислушиваться к ним. В ответ на настойчивое требование снизить выбросы CO_2 в Штутгарте решили вывести на рынок моноприводную версию младшего вседорожника. Расход топлива у нее, конечно, меньше. Однако российских покупателей «мерседесов» этот фактор волнует далеко не в первую очередь. Поэтому в нашей стране GLK по-прежнему будут продавать исключительно с трансмиссией 4×4.

Прыгаю в салон и… прощаю машине более попсовую внешность – коренным образом обновленный интерьер перевешивает всё! Он стал не только современней, но и роскошней, богаче, солидней. Словно из красного уголка казармы попадаешь в офис преуспевающей компании. Выполненные в духе нового ML руль, панель приборов, центральная консоль сделали салон шикарным и презентабельным. Качество материалов стало лучше. Кроме того, появилась возможность выхода в Интернет. Еще одно нововведение – перенос селектора автомата с центральной консоли: теперь он выполнен в виде подрулевого переключателя. Так и водителю удобнее, и место экономится.

Поругать машину можно разве что за миниатюрные внешние зеркала. Впрочем, этот недостаток частично компенсирует камера кругового

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mercedes-Benz GLK 350

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4536×1840×1669
Колесная база, мм	2755
Объем багажника, л	450/1550
Снаряженная масса, кг	1845
Разгон 0–100 км/ч, с	6,5
Максимальная скорость, км/ч	238
Топливо/запас топлива, л	A95/66
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,8/7,3/8,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,5 л, 225 кВт/306 л.с. при 6500 об/мин, 370 Н·м при 3500–5250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – многорычажные; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/60R17.

ЦЕНА: 2 390 000 руб.


Шикарный интерьер. Мощные и экономичные моторы. Плавность хода.

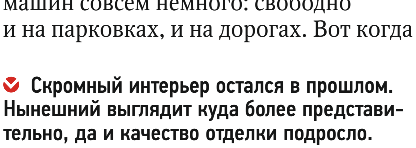

Малы боковые зеркала, дизели пока недоступны.

После рестайлинга дорожный просвет уменьшился на 20 мм. Если для вас это критично, закажите «внедорожную» версию: у нее клиренс на 30 мм больше.

(360 градусов) обзора. Новички за рулем оценят новый для «мерседесов» ассистент парковки. От уже известных устройств подобного рода он отличается тем, что помогает не только заехать на место стоянки, но и выехать оттуда. В стесненном пространстве это очень полезная штука.

Впрочем, мне от этого ассистента было ни горячо ни холодно. Ведь во Французских Альпах по весне машин совсем немного: свободно и на парковках, и на дорогах. Вот когда можно всласть погонять! Тем паче, что моторы (не все, только 6-цилиндровые) тоже модернизированы. Так, версия GLK 350 отныне развивает не 272, а 306 л.с. При этом заявленный средний расход топлива снизился с 10,7 до 8,6 л/100 км. Улучшилась и динамика: машина набирает сотню на две десятых быстрее прежнего – всего за 6,5 с. Но дизельный GLK 350 CDI (теперь в его распоряжении 265 «лошадей» вместо 224) еще резвее! Ему на это дело требуется 6,4 с.

Динамика этой версии удивила. Никогда еще на дизельном «Мерседесе» не доводилось ездить так быстро. При этом расход топлива превысил заводские 7,0 л/100 км менее чем на литр. Недурно! Пожалел даже, что в этом году в нашу страну будут поставлять только бензиновые версии. Зато цена на них выгодна. Базовый GLK 300 стал доступнее на сто тысяч и стоит от 1 890 000 руб. А GLK 350 подорожал на десять тысяч – от 2 390 000 руб.


Скромный интерьер остался в прошлом. Нынешний выглядит куда более представительно, да и качество отделки подросло.




В центре спидометра теперь цветной экран с высоким разрешением. Он остается ярким даже на солнце.

Обзор на 360 градусов здорово помогает при маневрировании в тесном пространстве.





От обычных модификаций версия с шильдиком *AMG* отличается радиаторной решеткой, а также бамперами с дополнительными прорезями – для лучшего охлаждения подкапотного пространства и тормозов.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mercedes-Benz G63 AMG

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4769×1885×1938
Колесная база, мм	2850
Объем багажника, л	480/2250
Снаряженная масса, кг	2550
Разгон 0–100 км/ч, с	5,4
Максимальная скорость, км/ч	210*
Топливо/запас топлива, л	A95/96
Средний расход топлива, л/100 км	13,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 5,5 л, 400 кВт/544 л.с. при 5500 об/мин, 760 Н·м при 2000–5000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; A7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 275/50R20.

ЦЕНА: 7 390 000 руб.

Выдающаяся динамика. Отменная проходимость. Роскошный звук выхлопа.

Неуверенное прохождение скоростных поворотов.

*Ограничена электроникой.

ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ

«Гелендеваген» наряду с «Рейндж-Ровером» относится к вседорожной знати – истеблишменту. У обоих репутация автомобилей для избранных, а родословная насчитывает уже не один десяток лет. Причем если «англичанин» – аристократ с сугубо гражданским имиджем, то «Мерседес» вознесся на вершину по военной линии. Ведь не секрет, что «Гелендеваген» создавали как армейский вездеход.

Последняя модернизация придала автомобилю еще больше статусности. Внешне он почти не изменился – с ходу заметишь разве что полоску светодиодов под фарами, старомодно круглыми. Зато салон почти целиком переработан. Новые приборы, руль, центральная консоль. Над последней теперь возвышается цветной монитор – так он виднее водителю. Важным новшеством стало появление шайбы управления системой COMAND. Предусмотрен и выход в Интернет. О прежнем «Гелендевагене» напоминает разве что поручень для переднего пассажира да плоские стекла – фамильные ценности. Скорее растает весь лед в Альпах, чем «G-класс» от них избавится.

У «гелика» три блокировки в трансмиссии: межосевая и межколесные. А еще – внушительный дорожный просвет, минимальные свесы, огромные ходы подвесок, понижающая передача. Понятно, почему этот автомобиль считают одним из лучших вездеходов.

Самое главное в модернизации – конечно, моторы. Дизельная версия осталась без изменений. «Пятисотый» тоже идет в прежнем виде. Поэтому меня привлек G63 AMG, в распоряжении которого теперь битурбо-«восьмерка» с отдачей 544 л.с. и крутящим моментом 760 Н·м.



В сравнении с прежней AMG-версией «Гелендевагена» новая на 13% экономичнее. Но все равно бортовой компьютер показал внушительные 30 л/100 км.

Рычаг автомата стал заметно компактнее. За ним шайба системы COMAND, упрощающая пользование мультимедийной системой.



Салон изменился куда больше внешности. Стал не только краше, но и удобнее. А качество отделки не хуже, чем у представительского S-класса.



В моих руках один из самых мощных вседорожников мира! Иррациональный автомобиль: конструктивно – вездеход, но на деле суперкар! Продавишь педаль акселератора в пол – «гелендюк» подумает секунду, а потом совершит такой рывок, что жутко становится. Глазом моргнуть не успеваешь, как скорость переваливает за сотню. Работающий на высоких оборотах V8-битурбо – это просто песня. Тяжелый рок! От грохочущего крупнокалиберным пулеметом выхлопа мурашки бегут по коже. Слушать его хочется снова и снова. Даже стекла опустил. Современники великого русского баса Шаляпина говорили, что он силой могучего голоса мог разбить стакан на кусочки. У G63 AMG это тоже получилось бы. Жаль, стакана под рукой не оказалось!

Удивительно, но этот шкаф на колесах недурно управляется. Несмотря на неразрезные мосты спереди и сзади и рамную конструкцию, машина крепко держит дорогу 20-дюймовыми колесами, лишь слегка колеблясь на неровностях. Руль «длинный», но очень тугой. Впрочем, это воспринимаешь как данность. Система динамической стабилизации нового поколения гасит заносы и сносы деликатно – не заметить. Подвеска жестковата, однако зубодробительной ее не назову – особого дискомфорта не ощущал даже на разбитом участке асфальта. И замедляется эта летящая наковальня на удивление эффективно. Могучие тормоза не устают даже после многократных торможений в пол. Кстати, ради внешнего эффекта суппорты окрашены в ярко-красный колер, словно это «Феррари» или «Ламборгини».

А ведь я еще не поездил на топ-версии G65 AMG. Мерседесовцы первыми в мире снабдили вседорожник мотором V12 с турбонаддувом! Мощность 6-литрового двигателя 612 сил, а крутящий момент 1000 Н·м. Ни один серийный полноприводник даже близко не стоял! Чума! Но и цена чумовая: 13 900 000 рублей. G63 AMG стоит от 7 390 000 рублей – тоже, мягко говоря, недешево. Но в том, что спрос будет, немцы не сомневаются. И я тоже. Все-таки мало в мире осталось настоящих, железных вседорожников, – их заменили более легкие, экономичные, насыщенные электроникой кроссоверы. Они как кварцевые часы. Но любители старых добрых механических (которые теперь тоже стоят дорого) не переводятся. Надеюсь, и «G-класс» еще долго будут выпускать. И он, словно винтажный хронометр, с каждым годом будет все ценнее. **ЗР**



Водитель не запутается, в какой последовательности задействовать блокировки: клавиши пронумерованы.

У прежнего экстремального «Гелендевагена» тормоза были слабым местом, их не хватало на такую махину. Нынешние увеличились в размерах и стали куда более эффективны. И эффектны – красный цвет их здорово украшает.



ИСКУШЕНИЕ

Стараясь устоять перед обольщением, **Дмитрий Федоров** намеревался непредвзято оценить английский суперкар. Но удалось ли это ему?
Фото автора.





Красная лампочка резерва загорелась в самый неподходящий момент. По борткомпьютеру, топлива осталось всего на 50 км, а до ближайшей заправки минимум семьдесят. Черт меня дернул забраться в эту немецкую глухомань! Хотя почему черт? Эта рыжая бестия вовсе не выглядела пришельцем из преисподней. Скорее, ангел, отправленный с небес на землю, чтобы вводить людей в искушение. Чтобы, выжимая из 6-литрового V12 все 497 «лошадей», они забывали обо всем на свете, в том числе и о том, что 78 л бензина в баке – малость для такой машины, как «Астон Мартин-Вираж».

БОЛЬШЕ «АСТОНОВ», ХОРОШИХ И РАЗНЫХ

А как хорошо начиналось утро!

«Внешне «Вираж» очень легко отличить от DB9. – Мануэла, сотрудница европейского офиса «Астон Мартин», представляла суперкар так буднично, словно она это делает каждый день. – Здесь иная облицовка радиатора, как у флагмана «Уан-77», бамперы, капот, но лучше всего ориентироваться по светодиодной полоске огней дневного света: они есть только у «Виража».

Не сказать, что я завидую Мануэле. Нет. Ну, разве что в одном: она так здорово разбирается в расплодившихся за последние несколько лет модификациях «астонов»!.. Я с удовольствием взял бы ее в консультанты при подготовке данной статьи. Но, с другой стороны, это и есть ее работа – знать и объяснять клиентам и журналистам, почему нынче у английской фирмы целых девять моделей. Ладно, не считаем седан «Рапид» (он, по слухам, из-за слабого спроса и неразберихи с производством вроде как временно изъят из программы) и крохотный «Сигнит», сделанный из «Тойоты-iQ». Итого – семь. Но все равно очень много для небольшого производителя суперкаров, чья самая дешевая (уже смешно) модель «V8 Вантидж» с механической коробкой и ручными стеклоподъемниками (шутка) стоит в России 146 900 евро. Сравните: у «Феррари» при почти вдвое большем объеме выпуска лишь четыре модели, у «Ламборгини» вообще две.

Лет десять назад, когда «Астон Мартин» еще принадлежал «Форду» и когда я впервые близко познакомился с его тогдашним флагманом «Вэнквиш», у английской фирмы тоже было всего две модели. А сейчас – смотрите: короткобазный двухместный «Вантидж» с двумя вариантами мотора (V8 и V12), более крупные DB9 и DBS, не говоря об уже распроданной ограниченной

серии «Уан-77», различных вариантах и кузовах стандартных моделей.

Вот зачем, к примеру, появился «Вираж»? С рыночной точки зрения он выглядит точечным заполнением строчек в гамме фирмы. «Вираж» со своей ценой в 252 600 евро за машину с кузовом купе аккуратно встает между «массовым» DB9 стоимостью 230 100 евро и DBS, щедро сдобренным карбоном, почти гоночным, минимальная цена которого 327 000 евро. Да и ранжир мощностей подтверждает эту гипотезу: 6-литровый V12 «Виража» выдает 497 сил, располагаясь посередине между 470-сильной «девяткой» и 510-сильной «эской». По идее, «Вираж» – всего лишь более модно одетый DB9 с форсированным мотором. Компромисс? Не совсем.

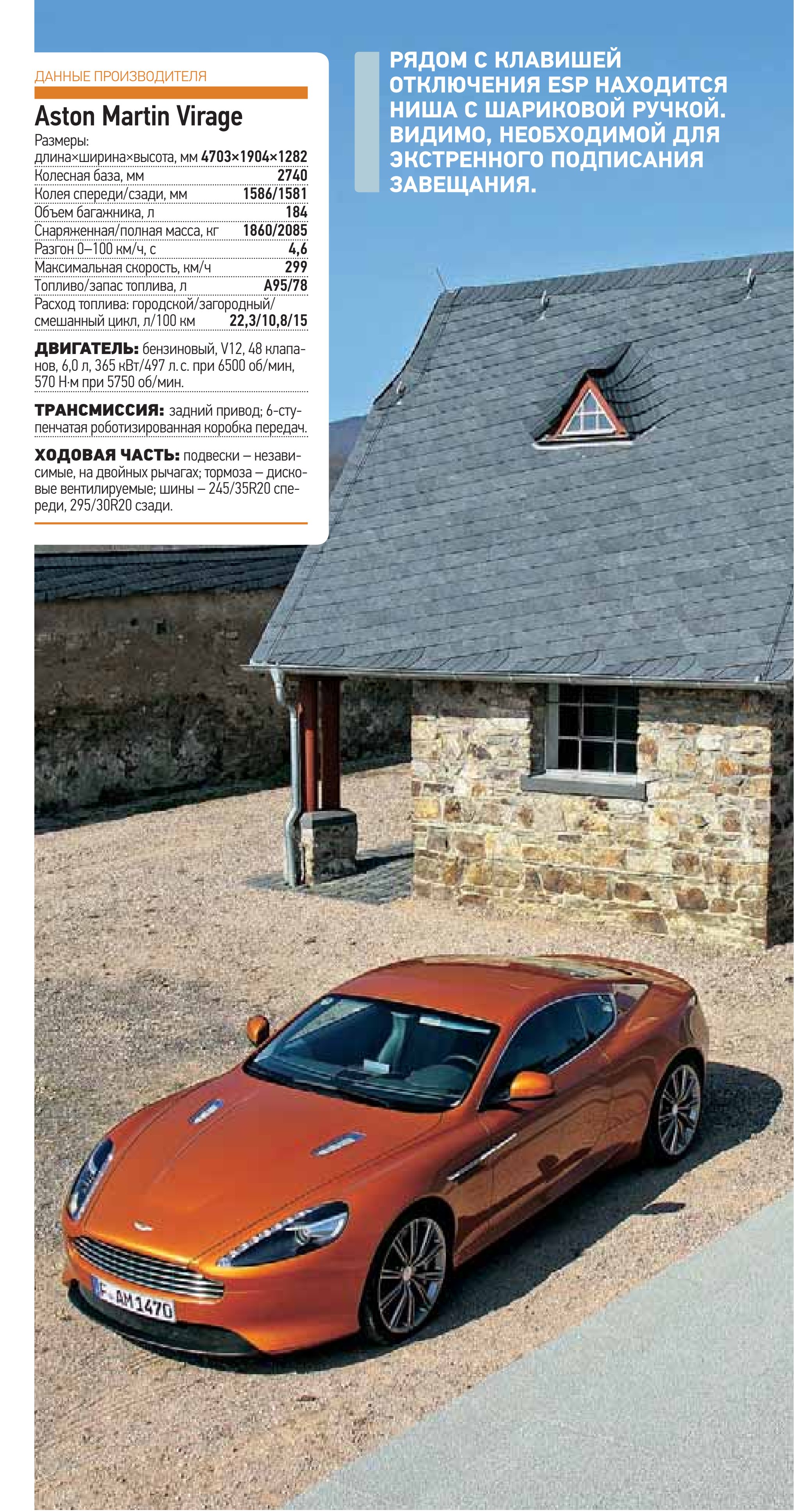
СОМНЕНИЯ И КОЛЕБАНИЯ

Меня уверяли, что после перепрограммирования режимов подвески «Вираж» стал более близким к обычному «гран туризмо», чем его зверский родственник DBS.

Я не сомневаюсь ни на мгновение, что это суперкомфортный суперкар, пока на дороге не обнаружится первый шов, даже совершенно незаметный глазу. Я его не увижу, нет, – я его почувствую. И услышу. Поэтому, выбирая режим подвески между *Normal* и *Sport*, я все же предпочту последний вариант. По крайней мере, из различных колебаний машины, которая даже немецкую дорогу преподносит как нечто невообразимо неровное, уберется вертикальная составляющая. Способность «Астона» трястись даже на идеальном автобане – своего рода опция под названием «мгновенная транспортация из любой точки земного шара на российское шоссе».

Заметьте, мы еще не едем на все 250 000 евро его стоимости, а он уже предъявляет претензии. Мотор только намекает на свои возможности, постоянно пиная роботизированную коробку передач. Она, бедная, поначалу не знает, куда деваться: то старается экономить бензин, то, наоборот, желает поддать тяги. Но вскоре, успокоившись, предпочитает сбить спесь с двигателя, не сползая с пятой-шестой передачи. В принципе разгоняться можно и на самой верхней ступени, двигателя хватает и на такие подвиги.

Но если хочешь большего, чем просто передвижение в пространстве, то следует перейти в спортрежим. Иначе процесс набора скорости, с задержками педали газа и задумчивой коробкой, слишком растянется во времени. Поэтому очередной кнопочкой, расположенной следом за управлением амортизаторами, стоит обозначить свое



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Aston Martin Virage

Размеры: длина×ширина×высота, мм	**4703×1904×1282**
Колесная база, мм	**2740**
Колея спереди/сзади, мм	**1586/1581**
Объем багажника, л	**184**
Снаряженная/полная масса, кг	**1860/2085**
Разгон 0–100 км/ч, с	**4,6**
Максимальная скорость, км/ч	**299**
Топливо/запас топлива, л	**А95/78**
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	**22,3/10,8/15**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V12, 48 клапанов, 6,0 л, 365 кВт/497 л. с. при 6500 об/мин, 570 Н·м при 5750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: задний привод; 6-ступенчатая роботизированная коробка передач.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимые, на двойных рычагах; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 245/35R20 спереди, 295/30R20 сзади.

РЯДОМ С КЛАВИШЕЙ ОТКЛЮЧЕНИЯ ESP НАХОДИТСЯ НИША С ШАРИКОВОЙ РУЧКОЙ. ВИДИМО, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ЭКСТРЕННОГО ПОДПИСАНИЯ ЗАВЕЩАНИЯ.



На отделку этого салона кожей уходит 70 часов работы мастера.

Стрелки спидометра и тахометра вращаются в разных направлениях, собрать их показания в кучку одним взглядом не получается.

Ручник – слева от водительского кресла.

Эксклюзивная шариковая ручка всегда под рукой владельца.

Маленькая подушечка – это подлокотник, который можно поставить хоть справа, хоть слева.

Сверху – клавиши управления трансмиссией и ниша для ключа зажигания. Чтобы завести мотор, надо просто нажать на ключ.

Идеальные по профилю и поддержке кресла снабжены регулируемым поясничным подпором, а также подогревом.

намерение получить всё сразу и в полной мере. И тут же от неуверенности не останется и следа.

Переключение вниз пойдет сразу за малейшим движением носка правой ноги. Разница в реакции будет такой: наехал на брошенную спичку, нога слегка дернулась – одна передача вниз, нажал осознанно – долой целых три. И автомобиль больше не стремится самостоятельно перейти на повышенные передачи, даже если коленвал достигнет предельной частоты вращения. Водитель обозначил свои намерения – автомобиль их понял.

Следующая точка взаимпонимания идет еще правее – с клавишей, отключающей систему стабилизации. Пять секунд контакта – гоночный режим. Еще несколько секунд – и производитель автомобиля снимает с себя всякую ответственность за происходящее: оценивающая умение водителя электроника полностью отключена. Кстати, еще правее за кнопкой отключения ESP находится... нет, не кнопка ракетного ускорителя, а ниша с обыкновенной шариковой ручкой. Видимо, для того, чтобы подписать завещание или иной документ, обладающий юридической силой. Я ею воспользовался, чтобы поставить закорючку в официальных бумагах о передаче авто. С этого момента европейское отделение «Астон Мартин» не собирается отвечать за то, что произойдет со мной и автомобилем.

ПРИ ВСЕМ БОГАТСТВЕ ВЫБОРА

Но в ближайшие несколько часов с ним не случится ничего особенного: на автобане жуткая пробка, а объездные дороги усеяны деревнями. Поэтому едем, как большинство владельцев «астонов»: выдавая оглушительное «р-р-р» лишь для того, чтобы через пару секунд уткнуться в хвост очередного грузовика. Четверть миллиона евро и 497 сил мощности пока закатаны в серый асфальт повседневности.

Им, конечно, можно просто любоваться, даже не пытаясь разогнаться до сотни за 4,6 с, что, кстати, вовсе не выдающееся достижение. Ничуть не медленнее, даже быстрее я разгонялся на седане «Мерседес-Бенц S63 AMG» со всем его набором излишеств. Правда, «Астон» тоже не назовешь аскетом. Скорее, наоборот. Он приучает видеть в нем дорогую игрушку с момента получения ключа – с голограммой эмблемы в его хрустальной головке. Блок климат-контроля и расположенные выше прозрачные клавиши режимов трансмиссии выглядят не хуже, чем органы управления дорогой музыкальной системой. Она здесь, кстати, тоже присутствует – «Банг энд

Олуфсен», с выдвижными динамиками по углам передней панели. Правда, еще шесть лет назад я наблюдал этот фокус на «Ауди-S8», где данная система появилась впервые. Но в немецком седане она как-то терялась, а здесь, с умело расставленными по салону матово-алюминиевыми корпусами колонок, в самый раз.

На фоне богатства отделки и скрипа натуральной кожи меня удивило, что параметры музыкальной установки и системы климата собираются на маленький центральный дисплей, – словно большие сенсорные экраны еще не завоевали автомобили всех возможных классов. Правда, в верхней части консоли предусмотрен большой откидывающийся дисплей навигационной системы «Гармин»: она сменила прежний навигатор, некогда взятый с «Вольво», бывшего родственника «Астона» по обширной тогда фордовской семье. Не знаю, чем плох был прежний прибор, но нынешний умеет все, кроме главного – быстро и точно просчитать маршрут. Его процессор тормозит, иногда ведет, будто путая следы, по чистому полю. А вводить данные с помощью джойстика, напоминающего пульт игровой приставки из 1990-х, так же удобно, как переключать каналы телевизора без дистанционного управления.

БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ

Я простил ему все, когда окончательно потерявшийся среди пяти спутников навигатор каким-то чудом вывел меня к извилистой дорожке, одной стороной жмущейся к скале, а другой – стекающей в обрыв за отбойником. Великолепный шанс проверить целесообразность больших финансовых вложений в английский суперкар. Все системы – в режим *Sport*. Систему стабилизации – в ноль. Переключение – вручную, подрулевыми рычажками. И-и-и...

Длинный нос – это мистификация. Двигатель максимально придвинут к салону, чтобы получить развесовку 50:50. На деле это выглядит так: каждый поворот – маленький снос и затем компенсирующий доворот кормы. Автомобиль словно танцует на цыпочках, слегка колеблясь, а затем смело вылетает из кривой. «Вираж», он и есть вираж, несмотря на то что массой среди своих «однофамильцев» уступает только четырехместному «Рапиду». Тем не менее алюминиевый корпус машины словно не замечает влияния физических сил, вытягивающих ее из кривой.



Это фикция: на второй ряд не сядет никто, даже ребенок. Места для ног там нет совсем. Поэтому лучше сразу заказать вместо сиденья дополнительную емкость для вещей.

Кузов собран на жесткой алюминиевой основе. Двигатель максимально смещен назад для лучшей развесовки. Кстати, сборка моторов идет не в Англии, а в немецком Кёльне.

У НЕГО ПОТРЯСАЮЩЕ ПРАВИЛЬНОЕ «Р-Р-Р» ВЫХЛОПА. УВЫ, ОБЫЧНО НАСЛАДИТЬСЯ ИМ УДАЕТСЯ ВСЕГО ЛИШЬ НЕСКОЛЬКО СЕКУНД – ДО ОЧЕРЕДНОЙ ОСТАНОВКИ У СВЕТОФОРА.



Кабриолет обойдется дороже купе примерно на 20 000 евро... Пустяк!

Роскошные керамические тормоза – в стандартной комплектации.

Полоска светодиодов по внутренней кромке фар – отличительная черта «Виража».

Ключ зажигания сам по себе образец искусства.

Интересно, что, пройдя эту же трассу на открытой версии «Виража», я совсем не ощутил типично кабриолетных шатаний кузова. Алюминиевая основа кузова и здесь стойко держит углы установки колес. Кабриолет «Вираж» остается таким же верным дороге и водителю суперкаром, как и его закрытая версия. Разве что багажник в нем явно меньше.

Словом, вне зависимости от того, жесткая крыша над тобой или голубое небо, 6-литровый V12 позволяет найти общий язык с поворотом любой крутизны. Углепластиковый карданный вал передает крутящий момент на расположенную между задними колесами роботизированную коробку, которая в спортрежиме не знает слова «заминка». Передачи скидываются вниз без задержек. Вверх – тем более.

Резкий отстрел выхлопа развеял образ просто дорогой машины, которым «Астон» пытался усыпить меня на улицах вечно спящих немецких деревень. Он, конечно, не идеален: набор оборотов не так быстр, как ждешь от суперкара, а на прямой, когда скорость за двести, руль приходится держать обеими руками. Здесь не расслабишься: «Астон» на таких скоростях начинает метаться, руль гуляет... Но зато какие у него тормоза! 398 мм керамики спереди с шестью поршневыми суппортами и 360 мм сзади при четырех поршнях на механизм. На большинстве суперкаров за подобную вещь с тебя дополнительно сдирают цену малолитражки. На «Вираже» они входят в базовый комплект и быстро убеждают водителя в своей способности погасить скорость перед виражом любой сложности даже в последний момент. Немного тяжеловатые, по ощущениям, в обычных условиях, они позволяют дозировать усилие при езде на пределе с миллиметровой точностью. Впрочем, какие еще тормоза я ожидал увидеть на автомобиле с названием «Вираж»!

...А до заправки я все же доехал! Убрав все режимы со словом *Sport*, играя с газом, как с крошечным котенком, умудрился натянуть лишние 20 км. Под вспышками камер из автобуса с китайскими туристами (как символично – ведь Китай для «Астона» стал рынком номер один!) залил полный бак и вновь начал искать на карте маленькую деревеньку Веймар, до которой можно добраться, проведя «Астон» через 52 поворота. По дороге, прижатой с одной стороны к скале, а с другой – стекающей через отбойник в обрыв... ЗР

Льюис Хэмилтон использует Mobil 1.



Льюис Хэмилтон, пилот команды Vodafone McLaren Mercedes Formula 1, использует технологические преимущества Mobil 1 – мирового лидера среди синтетических моторных масел*. Ваш автомобиль также может воспользоваться преимуществами технологии Mobil 1, протестированной и разработанной с учетом интенсивных нагрузок, испытываемых двигателями. Узнайте больше на www.mobil1.ru.



ВОДИТЕЛЕЙ МНОГО. МАСЛО ОДНО.



АКТИВЫ «КАПТИВЫ»

Кроссовер «Шевроле-Каптива» подвергли фейслифтингу и снабдили новыми моторами. **Михаил Кулешов** испытал автомобиль на дорогах Северного Кавказа. Фото автора.

Пока организаторы дают последние напутствия, деликатно отделяюсь от группы и разглядываю шкалы тахометров припаркованных «каптив» – выискиваю дизель. Этот мотор наиболее интересен, ведь прежде выбор ограничивался двумя бензиновыми.

На прямом участке шоссе от Ставрополя до Армавира встаю на круиз-контроль с намерением уложиться в паспортные 6,6 л на сотню – именно они указаны в таблице характеристик дизельной версии с механикой. Однако даже в таком режиме расход, по борткомпьютеру, превышает 9 л. Для динамичной езды 184 сил вполне хватает, а вот эластичность могла бы быть лучше – орудовать рычагом приходится часто. Позже я пересел на дизельную «Каптиву» с автоматом и быстро понял: такой вариант более гармоничен.

Миновав столицу Адыгеи Майкоп, поднимаюсь по горному серпантину, ведущему на плато Лаго-Наки. Ровное покрытие постепенно сменяется дорожкой с острыми камнями и щебнем, но полноприводный кроссовер ведет себя предсказуемо и уверенно. В салоне по-прежнему довольно тихо, лишь вылетающие из-под 17-дюймовых колес камни звонко стучат по днищу, а жесткая подвеска, показавшая на трассе хорошее сочетание управляемости и плавности хода, начинает потряхивать. Спустя полчаса мы играючи достигаем высшей точки плато. Там, насладившись видами, пересаживаюсь в 2,4-литровую бензиновую версию с автоматом.

Этот двигатель прибавил в мощности и развивает 167 сил. На деле он



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Chevrolet Captiva		
	2.4	V6 3.0	2.2
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/ высота/база**	4673/1868/1756/2707		
колея спереди/сзади	1569/1576		
Снаряженная масса, кг	1768/1793	1793	1878/1903
Полная масса, кг	2505		
Объем багажника (VDA), л	447/1577		
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3/11,0	8,6	9,6/10,1
Макс. скорость, км/ч	186/175	198	200/191
Топливо/запас топлива, л	А95/65		ДТ/65
Расход топлива: город./ загород./смешанный цикл, л/100 км	12,2/7,6/9,3 12,8/7,4/9,3	15,5/8,0/ 10,7	8,5/5,5/6,6 10,0/6,4/7,7
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		дизельный
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	V6/24	Р4/16
Рабочий объем, см³	2384	2997	2231
Степень сжатия	10,4	11,7	16,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	123/167 5600	183/249 6900	135/184 3800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	230 4600	288 5800	400 2000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	М6/А6	А6	М6/А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	235/60R17	235/50R19	235/60R17

Отличить обновленную «Каптиву» с этого ракурса не составит труда: иные головная оптика, решетка и бампер.

Заднюю часть рестайлинг обошел стороной.





Интерьер остался практически без изменений.

Белые шкалы, красные стрелки, голубая подсветка маршрутного компьютера и пиктограммы всех цветов радуги. Днем это не вызывает протеста, но в темное время суток буйство красок раздражает.





Механическую коробку можно заказать на версии LS и LT с 2,4-литровым бензиновым мотором или 2,2-литровым дизелем.

Кожаные сиденья с электроприводом – особенность исполнений LT+ и LTZ.



обладает очень умеренным темпераментом и подходит только для неторопливой езды – обгоны приходится просчитывать. Расход топлива? В конце дня борткомпьютер показал те же 9 л, что и дизельная модификация с механикой, – достойно!

Самая мощная бензиновая «Каптива» с 3-литровым V6 довезла меня от Геленджика до Анапы, порадовав приличной динамикой (впечатление от 249 л.с. все же подпортил чопорный автомат) и на удивление скромным расходом – около 12 л на сотню. Но машина с этим мотором на нашем рынке едва ли станет популярной.

В сравнении с конкурентами, коими представители фирмы назвали «Киа-Спортидж», «Ниссан X-Трейл», «Хёндай-ix35» и «Мицубиси-Аутлендер XL», в активе у «Шевроле» один из самых доступных дизелей в классе, а также семиместная версия, которую можно заказать даже в наиболее доступном исполнении LS за 1 080 000 рублей. Но достаточно ли перечисленного обновленной «Каптиве», чтобы продолжить завоевание рынка? ЗР



Белая задняя оптика – отличительная черта топовой версии LTZ с 3-литровым бензиновым двигателем.


KIA
T889CT 197 RUS
KIA Motors Russia
www.kia.ru



ОБМАН ЗРЕНИЯ

Казалось, этот сегмент российского рынка давно раскроили японские компании. Но не тут-то было! Встречайте дерзких новичков: «Киа» предложила уже популярную в США и Азии «Оптиму», «Пежо» наконец-то представил новый флагман 508-й, заменивший разом две модели – 407 и 607. Как они смотрятся на фоне немецкого автопрома в лице «Опеля-Инсигния»? Подробности у **Михаила Гзовского**. Фото **Александра Батыру**.

ЗА ОТВАГУ

Insignia переводится как «орден», «знак отличия». Чтобы получить его, брать дилера штурмом, слава богу, не нужно: модель всегда в наличии, дефицитом не слывет. А ведь хороша, чертовка, хоть и не красавица. Обаяние «Инсигнии» в ее космополитичности. Поди скажи, откуда родом стоящий перед тобой автомобиль – из Азии или Европы.

В «лице» «Опеля» я не вижу никакой жесткости, не то что в «Киа». Но это внешнее, а характер-то у него еще тот! В моих руках весьма мощная версия: 2-литровая, 220-сильная. Мотор, как и положено современному турбо, чертовски эластичен, и даже задемпфированная педаль газа не портит впечатления от разгона. «Опель» выстреливает на обгон с любой скорости с радостью молодого сеттера, которого спустили с поводка в поле.

Угнаться за двигателем, молниеносно подкидывающим стрелку тахометра, коробке так же сложно, как охотнику за почуявшей свободу собакой. Спешу перейти в ручной режим, но толку от него немного. Зато забот прибавилось: в честном «мануале» передачи сами не переключаются вверх, здесь важно не упереться в ограничитель, иначе темп разгона будет потерян.

Живому мотору вторит классное шасси – у данного экземпляра оно дополнено системой «флекс райд» (FlexRide). Она управляет электромагнитными клапанами амортизаторов, электроусилителем руля, дроссельной заслонкой, системой стабилизации и автоматом. По душе пришелся наиболее зажатый вариант настроек *Sport*, в *Normal* и тем более *Tour* машина излишне мягка и начинает раскачиваться.

В спортивной настройке «Инсигнию» чувствуешь с первых поворотов и можешь предсказать, когда начнет плавно развиваться занос, с которым хочется даже поиграть, полностью отключив систему стабилизации. Но на российских трассах машина нервничает, дергает рулем в колеях и транслирует на него проезд каждой ямки. Подвеска здесь комфортнее, чем у «Киа», но уж больно звучная, особенно это заметно при штурме «лежачих полицейских». Помимо этого шума путешественников может утомить разве что голос мотора на быстром разгоне; колесные арки глотают камешки и песок беззвучно, набегающий воздушный поток почти не слышно.



Kia Optima

Модель, пришедшая на смену «Маджентису», носит индекс K5 в Южной Корее и справила премьеру в 2010 году на мотор-шоу в Нью-Йорке. В России продается с конца 2011-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0 и 2,4 л (150 и 180 л.с.).

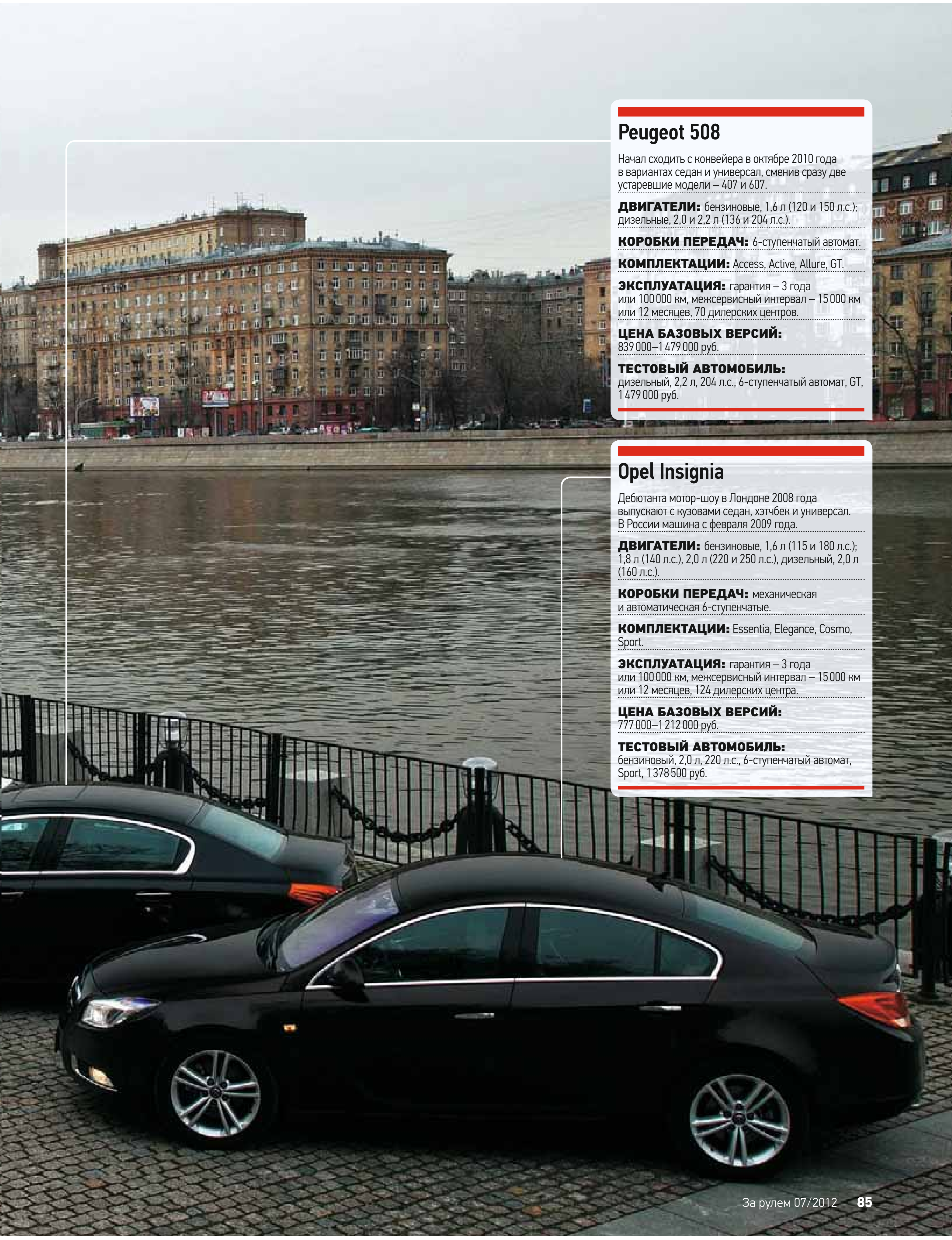
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая и автоматическая 6-ступенчатые.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Comfort, Luxe, Prestige, Premium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 5 лет или 150 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 147 дилерских центров.

ЦЕНА: 939 900–1 320 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензиновый, 2,4 л, 180 л.с., 6-ступенчатый автомат, Premium, 1 320 000 руб.



Peugeot 508

Начал сходить с конвейера в октябре 2010 года в вариантах седан и универсал, сменив сразу две устаревшие модели – 407 и 607.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (120 и 150 л.с.); дизельные, 2,0 и 2,2 л (136 и 204 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Access, Active, Allure, GT.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 70 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 839 000–1 479 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизельный, 2,2 л, 204 л.с., 6-ступенчатый автомат, GT, 1 479 000 руб.

Opel Insignia

Дебютанта мотор-шоу в Лондоне 2008 года выпускают с кузовами седан, хэтчбек и универсал. В России машина с февраля 2009 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (115 и 180 л.с.); 1,8 л (140 л.с.), 2,0 л (220 и 250 л.с.), дизельный, 2,0 л (160 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая и автоматическая 6-ступенчатые.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Essentia, Elegance, Cosmo, Sport.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 124 дилерских центра.

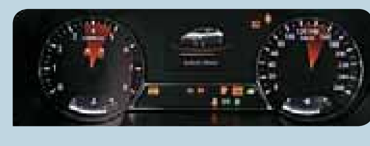
ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 777 000–1 212 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензиновый, 2,0 л, 220 л.с., 6-ступенчатый автомат, Sport, 1 378 500 руб.

KIA OPTIMA


Этот интерьер никак не назовешь избитым. Качество отделки с щедрым использованием кожи – на уровне «Пежо».

Приборы «супервижн» понравились информативностью и не утомляющей в темноте подсветкой.




В числе весьма приятных излишеств, которые получают покупатели дорогих версий «Киа», – подогрев руля.

В комплектации «Премиум» – монитор с высоким разрешением и раздельный климат.



OPEL INSIGNIA


Интерьер тестовой «Инсигнии» украсила шикарная саквояжная кожа.

Приборы «Опеля» красивы, но оцифровка спидометра и тахометра мелковата, а показания температуры и уровня топлива частично перекрываются рулем.




Контроллер меню упрощает интерфейс, избавляя от лишних кнопок.

Чтобы подтвердить намерение, нужно утопить кольцо джойстика (в центре), а на ходу это неудобно.



PEUGEOT 508


Наверное, французские дизайнеры часто ездят на немецких машинах: в оформлении салона царит сдержанность.

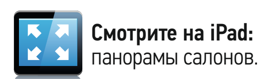
Если присмотреться к мелочам, в 508-м всё не как у людей. Для чего аж пять шкал? Температура масла – кому она нынче интересна?




Кнопка пуска мотора и клавиша ручника слева от руля? Эргономика по-французски!

Блок управления мультимедиа «француз» словно подсмотрел у немецких собратьев. Все удобно и понятно.




Смотрите на iPad: панорамы салонов.





Электрический ручник ставит крест на эффектных полицейских разворотах.

Сиденье «Оптимы» примет в свои не слишком плотные объятия водителей любого телосложения.

Во втором ряду – почти отлично. Вот только если ехать втроем, средний пассажир упрется головой в плафон освещения.



Здоровенный центральный туннель фактически превращает «Инсигнию» в четырехместную.

По части климата «Опель» (на фото) и «Киа» уступают «Пежо» с его четырехзонным управлением температурой.



Нам понравился выдвижной «язык» подушки, но само кресло не ощущается монолитным, как будто состоит из многочисленных валиков.







Лучшие сиденья не только в тесте, но, пожалуй, и в классе! В меру жесткие, хваткие, с хорошим диапазоном регулировок.



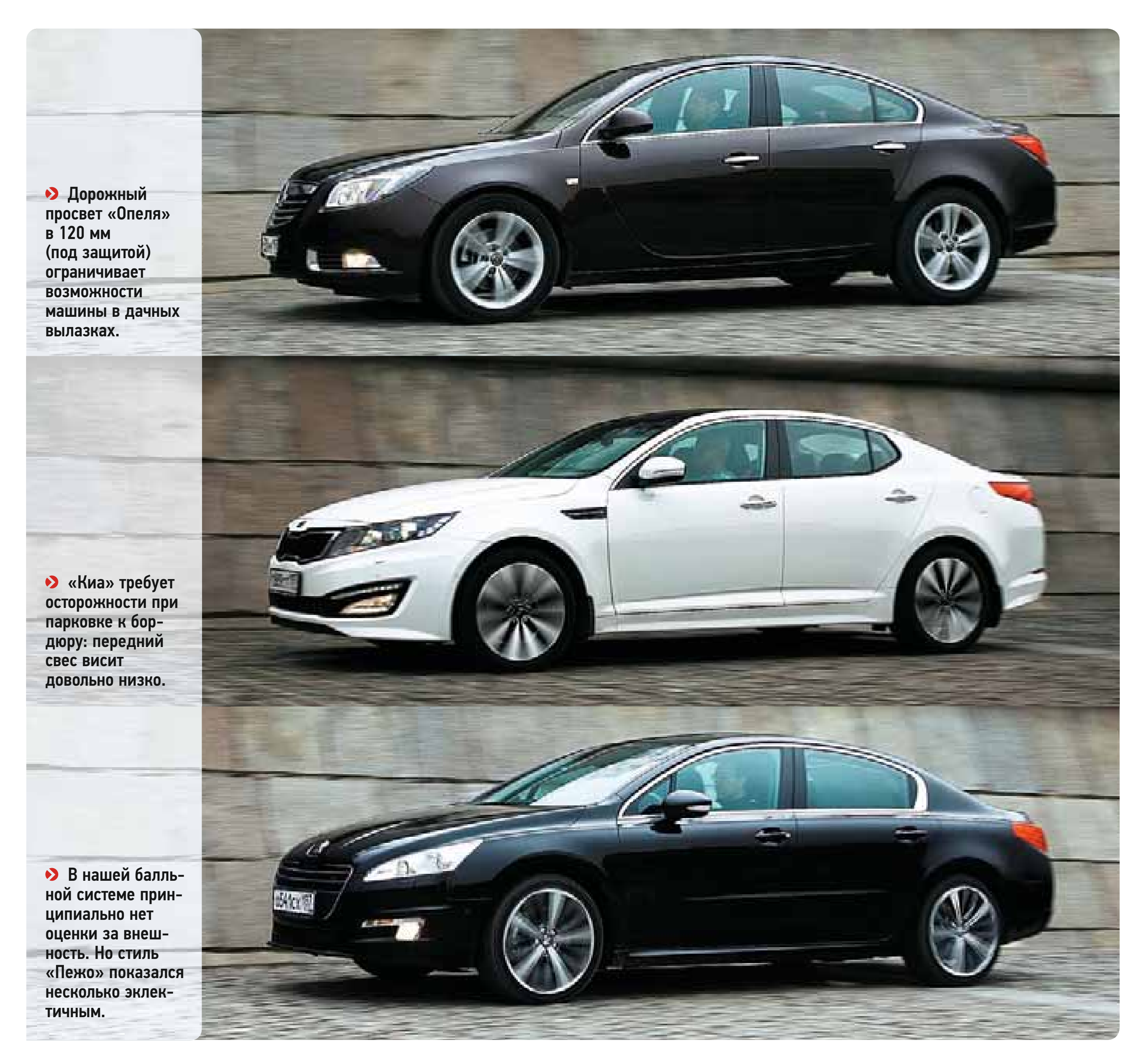
Проекционный экран дублирует навигационную информацию и данные о скорости движения.

Раздельный задний климат-контроль (редкая опция!) позволяет поддерживать приятную пассажирам температуру.





Лидер по части простора во втором ряду – «Пежо». Туннеля почти нет, и потолок не давит, как в корейской и немецкой машинах.



Дорожный просвет «Опеля» в 120 мм (под защитой) ограничивает возможности машины в дачных вылазках.

«Киа» требует осторожности при парковке к бордюру: передний свес висит довольно низко.

В нашей балльной системе принципиально нет оценки за внешность. Но стиль «Пежо» показался несколько эклектичным.

Помнится, при первой встрече с «Инсигнией» мне не понравились скрипучие внутренние ручки дверей. У нынешнего экземпляра такой болячки не приметили, хотя интерьер «немца» на фоне «Киа» меркнет, если сравнивать качество: тут зазоры неприлично широки, пластмасса дубовая и гулкая. Наш экземпляр уже пробежал десяток тысяч километров, и салон нет-нет да и щелкнет, словно дающий усадку брус.

В интерьере «Инсигнии» удачи соседствуют с досадными промахами. Например, великолепное кресло с огромным диапазоном продольного перемещения отлично подходит рослым водителям. Но им же руль перекрывает верхнюю часть приборной панели. Не все ладно с обзорностью: в салонное зеркало вообще мало что видно, а в городе еще мешают широкие передние стойки. Красивые зеркала чересчур компактны.

Второй ряд сидений тоже не подарок: под ногами среднего пассажира громоздкий туннель. Но и двоим тут не разгуляться – давят боковые стойки и низкая крыша.

БОЛЬШЕ ПОЗИТИВА

Новую «Оптиму» я заприметил больше года назад, когда ее образцы катались по Дмитровскому полигону в ожидании сертификации. Заметил, кстати, не я один – вечером у отдыхающего седана постоянно крутились работники и гости полигона, с любопытством заглядывая в окна. Спустя год эффект новизны не ослабевает: стоило выкатиться с редакционной стоянки, как «Киа» принялась магнитить взгляды соседей по потоку. Именно такого дизайна, свежего и смелого, ждал проснувшийся после зимней спячки город! Идет «Оптиме» и агрессивность – ее хищная морда и приземистый силуэт смотрятся в московском потоке так же естественно, как пиранья в водах Амазонки.

Она, конечно, пугает, но не кусает! Старт под тягой 180-сильного мотора объемом 2,4 л производит двойственное впечатление: с одной стороны, отмечаю живые настройки педали газа и плавный перебор передач 6-ступенчатым автоматом, с другой – ощущаю



Претензий к объему багажника «Киа» нет. Неудобства создают выдающиеся петли и отсутствие крючков-сеточек.



«Пежо» – золотая середина по объему багажника. Чтобы открыть его с улицы, нужно нажать кнопку, спрятанную в нуле на индексе модели.



«Инсигния» в аутсайдерах и по части объема багажника: мы намерили всего 344 л.

недостаток мощности. Или дело просто в моем настроении? От машины с таким заводным дизайном хочешь яркого огня, а получаешь еле тлеющие угли, на которые как ни дуй, костер не разгорится. Давишь газ в пол – и ждешь, когда коробка наконец-то уйдет вниз, причем на сколько ступеней она решит спуститься в данный момент, неизвестно ни мне, ни, похоже, самой машине. Кик-даун сопровождается зудом мотора, с явной одышкой докручивающегося до ограничителя оборотов.

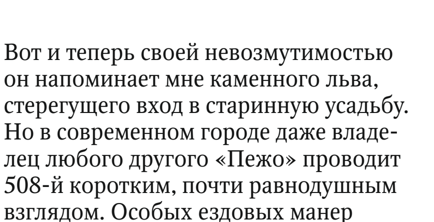
Разогнались – попробуем осадить машину. Опять разочарование: тормоза у нашего экземпляра будто перегрели на гоночной трассе – педаль жесткая, ход ее невелик, чувствительность низкая. В общем, остановиться с филигранной точностью не удалось. Хорошо хоть, антиблокировочная система настроена классно: экстренное торможение на смешанном покрытии не вызывает сколько-нибудь заметного увода.

Управляемость? Машина неплохо стоит на прямой, в колеях не рыскает и не рвет из рук руль. Но стоит войти в быстрый поворот, как проявится склонность к сносу передка, а если под колесами неровный асфальт, готовьтесь: «Оптима» точно спрыгнет с траектории. Вылазка за город дала почувствовать незначительную раскачку, мягкое прохождение стыков полотна и хорошую энергоемкость подвески, – этой зимой асфальт почему-то особенно пострадал и теперь мстит обладателям низкопрофильной резины. На «Оптиме» стоят необычного дизайна 18-дюймовые колеса и шины размерности 225/45, за судьбу которых, если честно, страшновато. О шинах помнишь постоянно, ведь они основной источник шума в салоне. Гул особенно напрягает задних пассажиров, но и сидящие спереди «наслаждаются» им в полной мере.

Как говорил любимый всеми советский разведчик, в разговоре запоминается последняя фраза, потому закончить хочется на мажорной ноте. Салон – вот что удалось корейцам точно! Незатертый дизайн, отменные, приятные глазу приборы «супервижн» (Supervision), добротные пластики и гостеприимное водительское сиденье с легкостью затмевают мелкие недостатки – скрипучие кнопки переключения аудиотреков на руле, через раз закрывающийся очечник и «сверчки» где-то в центральных стойках.

ЛЬВИНАЯ ДОЛЯ

Впервые я познакомился с ним во Франции. Хозяева проложили маршрут по долине Луары, изобилующей средневековой архитектурой, на фоне которой 508-й смотрелся гармонично.



Вот и теперь своей невозмутимостью он напоминает мне каменного льва, стерегущего вход в старинную усадьбу. Но в современном городе даже владелец любого другого «Пежо» проводит 508-й коротким, почти равнодушным взглядом. Особых ездовых манер я от него также не ожидал. Напрасно! Как и царь зверей, этот седан неповоротлив лишь на первый взгляд.

Дизель объемом 2,2 л развивает 204 л.с. и укладывает на обе лопатки бензиновые двигатели «Инсигнии» и тем паче «Оптимы». Он превосходит их по крутящему моменту на 100 и 219 Н·м! Поэтому «Инсигния»,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	OPEL INSIGNIA	KIA OPTIMA	PEUGEOT 508
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4908/1856/1520/2737	4845/1830/1455/2795	4792/1853/1456/2817
колея спереди/сзади	1585/1587	1591/1591	1576/1548
Объем багажника, л	500/1010	505	545/1581
Радиус поворота, м	5,7	н.д.	6,0
Снаряженная/полная масса, кг	1503/2020	1542/2020	1660/2155
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,2	9,5	8,2
Максимальная скорость, км/ч	232	210	234
Топливо/запас топлива, л	А95/70	А95/70	ДТ/72
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	13,0/6,2/8,7	11,4/6,2/8,1	8,0/4,4/5,7
Выбросы CO_2, г/км	204	188	154
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1998	2359	2179
Степень сжатия	9,3	10,5	16,0
Мощность, кВт/л.с.	162/220 при 5300 об/мин	132/180 при 6000 об/мин	150/204 при 3500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	350 при 2000–4000 об/мин	231 при 4000 об/мин	450 при 2000–2750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А6	А6	А6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,15/2,37/1,56/1,15/0,86/0,69/–/3,39	4,21/2,64/1,80/1,39/1,00/0,77/3,39/	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/3,39
Главная передача	3,33	2,89	3,53
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	многорычажная/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электрогидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые/	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	235/50R18	225/45R18	235/40R19

СТРАХОВКА И ГАРАНТИЯ

Мы позвонили в несколько крупных страховых компаний с просьбой рассчитать стоимость полиса каско и немало удивились разбросу цен – на одну и ту же модель в разных компаниях они различались на 20 000 рублей! Поэтому не спешите нести кровно заработанные в первую попавшуюся страховую. Лучше обратиться к брокеру и найти наиболее приятные условия (предпочтение стоит отдавать крупным фирмам, филиалы которых есть в вашем городе). В среднем же наименьшую сумму придется выложить за «Киа» и «Опель» – годовой полис на них обойдется примерно в 60 000, тогда как за «Пежо» потребуется доплатить около 10 000 рублей.

Гарантийные обязательства «Опеля» и «Пежо», а также периодичность обслуживания идентичны: три года или 100 000 км, а вот «Киа» предлагает пятилетнюю расширенную гарантию до пробега 150 000 км. Заманчиво! Однако надо принять во внимание условия договора, в которых производители упоминают узлы и детали, не подпадающие под гарантию по причине естественного износа. Вдобавок к традиционным для всех фирм фильтрам-свечам-колодкам «Киа» не признает гарантийными шланги, патрубки и приводы стекол и зеркал (эти детали могут быть заменены по гарантии в течение 12 месяцев или 15 000 км пробега, только если причиной выхода из строя послужил дефект материала или изготовления). Срок службы стоек стабилизатора поперечной устойчивости ограничен 30 000 км, а шаровые шарниры подвески и рулевого управления, сайлент-блоки рычагов, амортизаторы и карданные шарниры бесплатно заменят до пробега 70 000 км. «Пежо» установила лимит естественного износа для такого железа, как приводные валы коробки передач, подшипники ступиц и шаровые опоры: 40 000 км. «Опель» несет гарантийные обязательства без оговорок касательно пробега вплоть до 100 000 км.

быстрая в наборе сотни с места, уступает 508-му, когда нужно ускоряться со средних скоростей. Увы, но и на «Пежо» свои пять копеек норовит подкинуть автомат. Нет, он не грешит медлительностью при переключениях и суетой с выбором передач, но иногда томительно долго зависает на повышенной скорости.

В остальном почти идиллия. Приятно тяжелый, с сочным реактивным усилием руль чуть «распускается» с ростом скорости, и машина следует за ним, как тень. А если быстрее? «Пежо» невозмутимо держит заданную траекторию, практически не замечает колеи и с приятной живостью ввинчивается в повороты. Едва начинает развиваться занос, в дело вступает система стабилизации. Ее можно отключить, но при достижении 50 км/ч недоверчивая электроника вновь на страже безопасности.

Подивились мы ездовому комфорту. Наиболее тяжелый в троице, «Пежо» вдобавок обут в неприличные по российским меркам 19-дюймовые колеса. И при этом машина настолько элегантно демпфирует дорожные невзгоды, что они практически не передаются на кузов, руль и педали. Наши восторженные «шарман!» – в адрес вибро- и шумоизоляции (в том числе двигателя): она явно лучше, чем у конкурентов.

Но, пожалуй, больше всего запомнится салон 508-го. Наверное, его создавали так: сначала за работу взялся немец, со свойственной ему практичностью нарисовавший сдержанную переднюю панель, отдав должное симметрии и щепетильно подобрав



Михаил Гзовский: «Я мечтал бы получить в одном флаконе шасси «Опеля», простор «Пежо» и внешность «Киа». А вдруг, пока коплю деньги, такая модель и появится?».

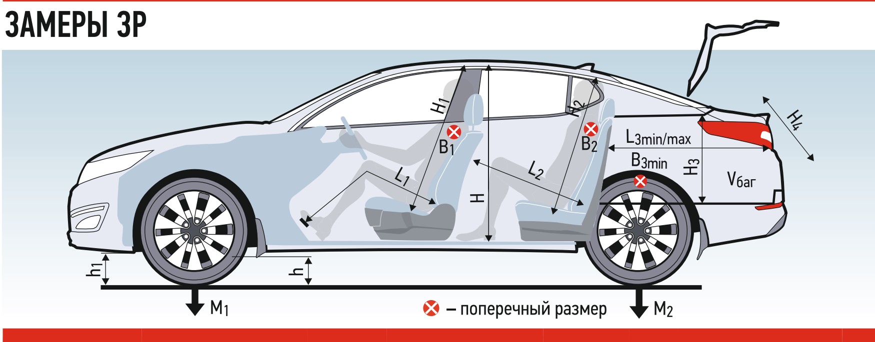
материалы. На эргономику же подрядили француза, который, наверное, был в прекрасном расположении духа после пары рюмок арманьяка: как еще объяснить размещенные слева кнопки пуска мотора и ручного тормоза? А регулировки проекционного дисплея и системы стабилизации, спрятанные на секретном откидном пульте в районе левого колена? Рычаг автомата ходит по извилистой прорези, наглухо задрапированной чехлом, – сразу и не догадаешься, какой режим включен в данный момент.

Все это настолько неожиданно, что почему-то вызывает скорее умиление, чем раздражение. Ну а когда вы сядете назад втроем и не ощутите над головой потолка, спокойно разместите ступни под передним креслом и увидите перед собой дополнительный двухзонный климат-контроль, то сердце и вовсе растает.

***

Итак, что же в финале? Обман зрения по полной программе. Хищница «Оптима» оказалась добродушной особой, мягкая с виду «Инсигния» проявила твердый характер, а неповоротливый и ленивый «лев» задал обоим трепку. Как тут не вспомнить Козьму Пруткова с его знаменитым предупреждением: «Если на клетке со львом написано «осёл», не верь глазам своим»! **ЗР**

ЗАМЕРЫ ЗР



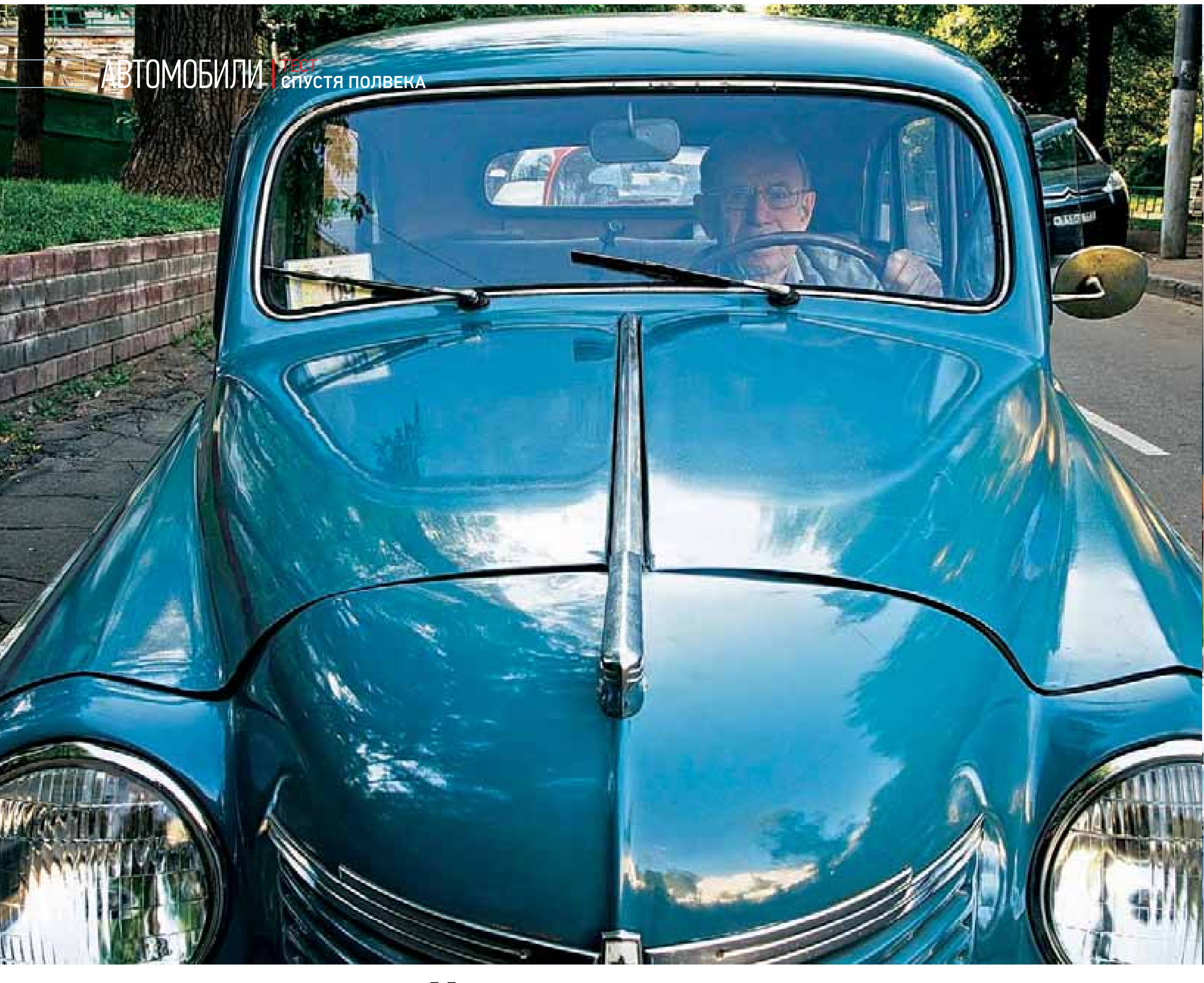
Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
OPEL INSIGNIA	970–1200	600–865	1160	1015	910	1445	1370	1065/2060	1025	420	460	344	1018 (59)	707 (41)	1725	120*	205
KIA OPTIMA	960–1170	665–905	1130	950	930	1450	1385	1105/2050	890	455	450	452	908 (57)	675 (43)	1583	150	200
PEUGEOT 508	970–1155	655–885	1110	975	940	1425	1380	1040/1980	1075	500	465	384	1121 (64)	624 (36)	1745	135*	210

По защите двигателя.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
OPEL INSIGNIA	9	8	7	8	7	7	9	9	9	8	8	8	7	9	8	8,06
	(+) Отличный турбомотор, удобные тормоза, приятная управляемость, комфортное водительское сиденье.									(−) Теснота сзади, маленький багажник, плохая обзорность.						
KIA OPTIMA	8	9	8	8	9	9	7	7	8	7	7	8	9	9	9	8,13
	(+) Хорошая эргономика, просторные задняя часть и багажник, развитая сервисная сеть и привлекательная гарантия.									(−) Скромная динамика, неинформативные тормоза, неважная шумоизоляция.						
PEUGEOT 508	10	7	8	8	9	8	9	8	9	9	9	10	9	7	8	8,50
	(+) Отменные управляемость, плавность хода и шумоизоляция, классный дизель, удобное сиденье водителя, простор во втором ряду, четырехзонный климат-контроль.									(−) Эргономическая неразбериха, недостаточно развита сервисная сеть.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



ВЫХОДНОЙ СО СТАРЫМ ДРУГОМ

О «Москвиче», о жизни, о «За рулем» рассказывает **Марк Тилевич**, чье 90-летие коллеги задумали отметить довольно необычным способом.

ЭТО БЫЛО НЕДАВНО...

Случилось почти невероятное: через полвека после расставания мне предложили снова прокатиться на «Москвиче-401»! Согласился не раздумывая – кто же откажется от встречи с первой любовью даже через пятьдесят лет? Пусть это совсем другой автомобиль, лишь напоминающий мой первый. Пусть прожил он другую жизнь, но черты и повадки 401-го при нем, а значит, будет что вспомнить, о чем подумать, чему порадоваться.

Не беда, что сейчас жаркое лето, а память чаще отсылает к зимним капризам и прежде всего – к пуску двигателя в 20-градусные морозы. А ведь правилом зарулевцев была езда в любых условиях! Что делать без теплого гаража? С четвертого этажа утром тащил два ведра горячей воды. Одно уходило на предварительный подогрев двигателя – пролив; перед тем как залить воду из второго, закрывал краники. Антифризом не пользовались, даже мало знали о нем. Поэтому приходилось несколько раз в день спускаться к машине и прогревать ее. Но если бы только морозы!..

Не забылось и другое. Как, скажем, по схеме из «За рулем» автолюбители прилаживали указатели поворотов. Заводская конструкция их не предусматривала, а ГАИ уже строго спрашивала. Потом, когда указатели установили, надо было еще и не забывать их включать – за невнимательность тоже наказывали.

Чтобы занять водительское место в моей машине, приходилось переползать через пассажирское сиденье: дверной замок был только справа. Объясняли это немецкой предусмотрительностью: конструкторы «Опеля-Кадет» позаботились, чтобы водитель попадал в автомобиль только с тротуара. Безопасность превыше всего!

До сих пор помню, как нахваливал свой двигатель: «Тяговитый!». Он и в самом деле был таким. Да к тому же автомобиль легкий – всего

Москва и мы изменились куда больше, чем этот автомобиль 1954 года рождения.

Когда-то казалось, что места внутри вполне достаточно.

850 кг, что в определенных ситуациях компенсировало недостаток мощности: лошадиным силам могли легко помочь пассажирские.

Всякий раз, когда после расставания случалось увидеть где-то 401-й, вспоминал его обслуживание. Станций было совсем мало, и популярностью они не пользовались. Шутили: «Работают там не техники, а сантехники». Так что в ходу была самодеятельность. Особенно надоедало шприцевание – прежде всего помпы, водяного насоса. К этому «удовольствию» прибегали довольно часто: после пробега 2000–3000 км, то есть пять-шесть раз за сезон. Нынешние пробеги в 15 000–20 000 км до очередного ТО и не снились. Огорчало маломощное 6-вольтовое электрооборудование: дорога освещалась плохо. Требовалось все время быть начеку...

С тем своим первым «Москвичом» познакомился в начале 1959 года. Уже тогда ветеран, он принадлежал сразу троим зарулевцам. Они купили его в складчину в военном ведомстве, продавшем несколько отслуживших гражданских машин. В ту пору обзавестись автомобилем считалось великой удачей. Ну а потом коллеги уступили изрядно поезженную машину мне.

Появились новые заботы, траты и волнения. Но что это в сравнении с тем, что ты держишь руль и, наслаждаясь свободой передвижения, чувствуешь себя полноценным человеком!

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ПАМЯТИ

Чем ближе был день, назначенный для «теста» старенького «Москвича», тем больше хотелось тронуться в путь – вспомнить молодость.

Накануне прямиком из дома махнул в редакцию, там полно забот. На столе начатая рукопись книги, где «За рулем» – одно из главных действующих лиц. Надо продвигаться дальше, но тормозят текущие дела. На сегодня назначена встреча, итогом



ВСЕ ЭТО БЫЛО

Марк Григорьевич Тилевич родился 10 июля 1922 года в Москве. После окончания школы был призван в армию. Служил в Литве, в нескольких десятках километров от границы. Война для него началась на рассвете 22 июня 1941-го бомбежками фашистской авиации.

Контуженным попал в плен. Бежал, был пойман и угнан на лесоповал в Германию. С двумя товарищами бежал и оттуда. Попытка уйти на восток, за линию фронта, не удалась. За побег помещен в штрафной лагерь со строгим режимом и тяжелыми работами.

Летом 1943-го – очередная попытка освободиться из неволи. В наказание переведен в Заксенхаузен под Берлином – центральный концлагерь нацистского рейха.

В апреле 1945 года Марк Тилевич стал участником «Марша смерти», когда свыше 30 000 узников гнали к Балтийскому морю, чтобы поместить на баржи и утопить. Освобожден советскими солдатами 2 мая 1945-го. После госпиталя до осени 1946-го служил в Группе советских войск в Германии.

Демобилизовавшись, окончил редакторский факультет полиграфического института. Но на постоянную работу в редакции бывших узников концлагерей не брали, трудился по договорам. Лишь с 1953-го, после смерти Сталина, начал работать штатным редактором. С 1959-го – в «За рулем».

Огромная популярность журнала в 1960–1980-е годы – во многом заслуга Марка Григорьевича. Как один из руководителей редакции, он старался сделать ЗР не просто оборонным изданием, к чему стремилось начальство из ЦК ДОСААФ, а по-настоящему автомобильным, нужным и интересным растущей армии автолюбителей. Марк Григорьевич писал и редактировал, создавал команду преданных журналу сотрудников, ездил на заводы и гонки, искал типографии и бумагу для увеличения тиража, организовывал авто- и мотопробеги, стоял у истоков Гонки звезд «За рулем».

Марк Григорьевич и сегодня не умеет отдыхать: пишет, редактирует, знакомится с читательскими письмами. А еще он вице-президент Международного комитета бывших узников Заксенхаузена.

Трудно представить его сидящим без дела. И в девяносто он не потерял вкуса к жизни, уважения к коллегам, любви к автомобилям, неуемной энергии. Поздравляем его с юбилеем! А себя – с тем, что посчастливилось работать рядом с таким человеком!

Боже мой, здесь все родное! Все так просто… и одновременно – непривычно.

которой станут материалы к 100-летию Леонида Леонидовича Афанасьева – первого президента советской Федерации автомобильного спорта, ректора МАДИ, активного члена редколлегии «За рулем» в течение многих лет. Вслед за этой встречей еще одна – с коллегой из Германии. От него жду последних западных автоновостей, не попадающих в наши СМИ. И наконец, самое главное, самое волнующее – подготовка к завтрашнему старту. Оказалось, поеду на автомобиле моего давнего знакомого – Сергея Ушакова, ответственного секретаря Российской автомобильной федерации! Человек он серьезный, аккуратный, потому я надеялся, что его машина, невзирая на возраст, будет в хорошем состоянии. К счастью, не ошибся.

И вот у меня ключи от машины, о которой, как о даме бальзаковского возраста, хочется сказать: «Хорошо сохранилась». Все родное! Скорее бы в путь!

Неожиданно всплыл в памяти курьез, случившийся при моем первом визите в редакцию на 401-м. Сегодня Селиверстов переулок, где она расположена, во власти автомобилей, а полвека назад в нем хозяйничали… голуби. Уж не знаю, как это случилось, но, приблизившись к тротуару, как-то задел пернатого. Нет, не летальный случай, но не оставшийся без внимания бабушек возле подъезда напротив. Через несколько минут делегация уже стояла в редакции и требовала от главного редактора (тогда – полковника) наказать «убийцу» голубя мира. Выручил голубь – собрался с силами и покинул тротуар. На машине не осталось следов этой встречи. Только в памяти.

С тех пор минуло без малого шестьдесят лет. А сейчас… После моей «Алмеры», с которой не расстаюсь уже много лет, езда на старичке «Москвиче», честно говоря, особого удовольствия не доставила. Разгон даже до 60 км/ч натужный, а семьдесят – считай, предел. Хотя, как свидетельствует хозяин, случается держать и все восемьдесят. Может, и так, но скорость наш герой набирает, прямо скажу, тяжеловато. Не всегда образцово включаются передачи – бывает,



со скрежетом. А еще – подвеска слабенькая. Это ощущаешь, проезжая и по небольшим неровностям: слышишь, как она «разговаривает». Возраст даже ухоженной машины дает о себе знать. При торможении ее начинает заметно водить. Да и педаль требует усилий. Я уже не говорю о том, что в автомобиле тесновато, а сзади через маленькое зеркальце практически ничего не видно. После каждого «привала» безуспешно ищу, как законопослушный водитель, ремень безопасности, веселя всякий раз попутчиков.

«Москвич» неспешно катится по утренней субботней, еще не забитой машинами Москве, а я вспоминаю строки, которые написали мне коллеги по случаю покупки 401-го:

Четыре старых колеса,
Потертый серый кузов.
Вози свои в нем телеса,
Расти свое в нем пузо.
И не жалей, что сгоряча
Купил не ЗИМ, а «Москвича».

Я и в самом деле не жалел. Напротив, все крепче привязывался к своему новому другу. Отваживался и на долгие поездки – на озеро Нарочь в Белоруссию, на Украину. Ну а какой выбрать маршрут по Москве сегодня, много-много лет спустя, уже на другом 401-м? Решил заранее: поеду по местам, связанным с моей работой в журнале. Том, с которым я больше 50 лет, который все эти годы нужен миллионам читателей. Опять заговорил о журнале... Но ведь он – моя жизнь! **ЗР**

Пятьдесят лет спустя мы с «Москвичом-401» вновь у подъезда редакции!



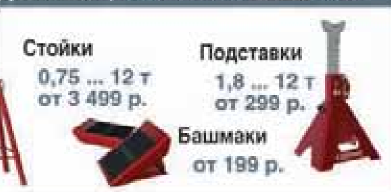
СОРОКИН®

ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ



ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ





МОТОПОДЪЁМНИКИ



АВТОПОДЪЁМНИКИ



ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

от 499 999 р.

Зона подготовки 299 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

10 ... 20 т
от 7 999 р.

4 ... 150 т
от 6 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ




КОМПРЕССОРЫ





ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Стенды для сход-развала
от 249 999 р.

Установка для регулировки света фар
29 999 р.

Компрессометры
от 999 р.

Набор для опрессовки системы охлаждения
5 999 р.

Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ



КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверсы к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели двигателя
0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ



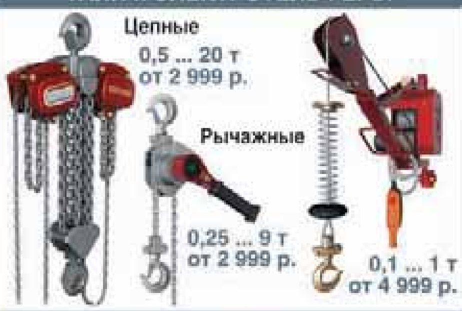
ЛЕБЁДКИ



СЭНД-ТРАКИ и ТРАПЫ



ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ



ТЕЛЕГИ



СКРУЧИВАТЕЛИ ПРУЖИН



СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ



ПЫЛЕСОСЫ



МОЙКИ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ



ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА

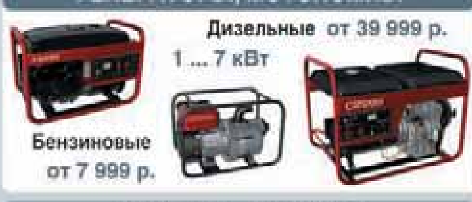


2 ... 15 А
от 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ



ГЕНЕРАТОРЫ, МОТОПОМПЫ



ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ



МЕБЕЛЬ



СТАНКИ



ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ



РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ



www.sorokin.ru







ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

Реклама

Как выглядит изнутри российский автобизнес? Где свернуть на Одессу? Что дает автошкола? Заезжайте в наш почтамт – узнаете!

ДИЛЕР: УРОКИ ВЫЖИВАНИЯ

Как живут (или выживают) автомобильные дилеры России? Что их ждет? Своими соображениями делится **Дмитрий Рымкевич**.

Чтобы в начале 2000-х открыть собственный автомобильный бизнес, достаточно было 200–250 тыс. долларов США. Снять помещение, провести косметический ремонт, закупить и смонтировать оборудование в ремзону, дать рекламу – и вперед, к победе капитализма! А машины? Из Тольятти, естественно!

Вскоре «халява» закончилась. В 2002–2003 гг. на АВТОВАЗ пришла новая команда управленцев, после чего все тольяттинские дилеры получили строгий план поставок. Для региональных дилеров ежемесячная квота на одну точку составила 300 машин, причем львиная доля авто поставлялась по предоплате. До 20 числа оплачиваешь всю квоту заводу, а тот обязуется доставить машины в течение 60 дней. Реально покупатели начинали получать их дней через двадцать после предоплаты.



Понятно, что всю квоту текущего месяца завод отгружать не успевал, – от трети до половины автомобилей переходило на следующий месяц. Но они уже были оплачены – и банковский процент по ним неизбежно капал! Если 300 штук в месяц дилеру не хватало (фактически он получал от силы две сотни машин), под новую квоту приходилось открывать еще одну точку продаж. Но для этого приходилось создавать новое юрлицо, в котором 26% оформлялось на представителя той самой финансово-промышленной группы, что командовала АВТОВАЗом. Вкладывай свои деньги, неси все риски, а четверть бизнеса отдай!

Рост рынка вызвал лавину преобразований в корпоративных стандартах. АВТОВАЗ потребовал от своих вассалов... простите, дилеров установки тормозных стендов за 22 тыс. евро каждый, хотя проверка машины на таком стенде не входила ни в одно регламентное ТО. Эти стенды завод продал дилерам через какую-то непонятную фирму, след которой простыл уже через год.

Итог простой: машины стали дорожать! Если в апреле 2000 года ВАЗ-21093 стоил 3 тыс. долларов, то сейчас «Лада-2114», не сильно отличающаяся от предка, предлагается уже за 10 тысяч.

Тем временем в автобизнес все активнее проникали банки. Ведь дилерам нужны деньги! Занять на Западе под 3–4 процента, а здесь выдать под 17–20 процентов – хорошо! Помните рекламный слоган «А в кредит – дешевле», который в те годы просто навяз в ушах? Бред сивой кобылы!

Все это потянуло еще одну цепочку – коррупционную. Нужен участок земли под строительство дилерского центра площадью около гектара – готовь 5–10 млн. долларов (речь, естественно, о Москве). Само возведение здания с учетом всех согласований и взяток – еще столько же. И это минимум!

Конечно, во всеобщем автобезумии не могли не поучаствовать государевы слуги. На беседу в местные налоговые инспекции стали приглашать руководителей фирм. Им сообщали, сколько какого налога они должны платить. Суммы определяли в зависимости от оборота дилера. Но оборот и прибыль – вещи, напрямую друг с другом не связанные! Ясно, что фирма, торгующая автомобилями, имеет большой оборот в силу высокой стоимости самого товара. Но никого не интересовало, с прибылью ты или в убытке. Вот тебе суммы – плати! Иначе жди полную налоговую проверку со всеми вытекающими отсюда последствиями.

За налоговиками активизировались другие госструктуры – например, пожарные. В начале 2000-х согласование в пожарной инспекции на открытие автосалона обходилось в 200 долларов (с учетом взятки), а в 2006 году при запуске новой торговой точки выяснилось, что монтировать противопожарную систему должна конкретная структура. Исчерпывающий список из двух юрлиц прилагался. Цена – 150 тыс. евро! Новый подход, так сказать: взяток не берем!

Теперь о серых дилерах. Категорически запрещалось продавать им автомобили, но каким образом – не уточнялось. Откуда ты знаешь, покупает человек машины для нужд фирмы или с целью дальнейшей перепродажи? Только вот в чем главный парадокс. Да, автомобили у серых дилеров – это прямой ущерб официалам, однако приближается время предоплаты за квоту следующего месяца, а товар не только не распродан, но и большей частью даже не получен. Что делать? Путей два: идти в банк и увеличивать свою кредитную зависимость либо договариваться с серыми дилерами и «сливать» им застоявшиеся авто.

Со второй половины 2008 года российские банки перестали получать дешевые заемные средства от западных коллег. Как следствие, в сентябре пошел процесс сворачивания кредитных линий для торговцев автомобилями. Финансирование упало в пять-десять раз. Наступил период «холодной войны» между банками и дилерами. Если фирма достигала компромисса с кредиторами, то продолжала жить и функционировать. Если нет – смерть!

Сейчас на дворе 2012 год. Вроде прежние бури поутихли, но кредитная зависимость выживших дилеров никуда не делась. Боюсь, что в самом недалеком будущем череда банкротств кризисного периода продолжится. Впрочем, хочется быть оптимистом.

Мы уже сообщали, что наш конкурс для подписчиков, объявленный в ноябре 2011 года, завершен – автомобиль за миллион рублей обрел своего владельца. Но это не значит, что остальные пять с лишним тысяч рассказов, присланных нам, не представляли интереса. Некоторые из конкурсных работ предлагаем вашему вниманию.

АВТО ЗА МИЛЛИОН

Если в лесу что-то сдохнет

Если говорить серьезно, то мне никогда не придется ездить на «Ниссане Х-Трейл». Даже если вдруг в лесу что-то сдохнет и я его выиграю. Мне в жизни никогда не везло – что в любви, что в игре, но тут все проще: я просто не смогу заплатить подоходный налог. Поэтому дорогой автомобиль пришлось бы просто продать, а выручкой поделиться с дочкой и сыном.

Я автолюбитель с большим стажем, но никогда не ездил на новом автомобиле. Еще на флоте мечтал о чем угодно с четырьмя колесами и крышей, вплоть до мотоколяски. Первый автомобиль – двухлетний белый ЗАЗ-966 – купил в 1973 году за 4200 рублей. А новый стоил тогда 3500. Почему подержанный был дороже нового, поймут только люди старшего поколения, пожившие в СССР. Молодежи это неинтересно. Да и не поверят. Я был доволен как слон, а соседи втихаря завидовали. Но через две недели после получения удостоверения въехал в дерево и опрокинулся в кювет. Передок всмятку, крыша погнута – все восстанавливал сам. Потом купил еще один ЗАЗ, за ним последовали польский «Жук», «девятка», «четверка». И мне жаль, что сейчас нет в продаже простой и дешевой машины безо всяких «опций», которая была бы по карману простому работяге из глубинки. «Лада-Гранта» не станет автомобилем для простого народа, а «непростому» он и не нужен. Мои знакомые отказываются читать ЗР – мол, зачем? Только расстраиваться. А я выписываю и читаю его уже почти 40 лет. Я тоже никогда не сяду за руль СВОЕЙ машины, как бы сошедшей со страниц журнала. Журнал – это окно в параллельный мир, который живет своей жизнью. И не дай бог нашим мирам соприкоснуться на дороге.

А из машин я выбрал «Х-Трейл». Просто нравится название...

Константин Яворский, поселок Октябрьский, Белгородский район

Скорая помощь

Наша семья живет в деревне. Мы с женой сельские врачи, у нас трое детей и внучка. Читаю ваш журнал с детства: отец выписывал еще в 1970-х. Жизнь в деревне связана с частыми поездками к больным, на работу, на рыбалку, в лес. Дети занимаются спортом – тхэквондо. Дочь – неоднократный призер чемпионатов России, сын – победитель чемпионата Приволжского округа. Приходится три раза в неделю возить их на тренировки за 40 км от дома. Участвуя в соревнованиях, объездили с детьми пол-России на УАЗ-31519 и «Соболе». Решили участвовать в вашем конкурсе с надеждой победить, чтобы получить более экономичную и вместительную машину с хорошей проходимостью. В итоге из представленного списка выбрали «Ниссан Х-Трейл». А на конкурс послали стихотворение – от души.

Мой старый врачебный «уазик»,
Мой верный и преданный друг,
Меня не подвел ты ни разу.
В деревне скучать недосуг...
Ну и так далее!

Николай Евлампьев, деревня Человеческо, Нижегородская область

Жена на задней полке

Однажды в конце августа поехали с женой на ВАЗ-21053 к теще в Татарию – забрать ее оттуда и привезти в Тольятти. На одном из участков выбрали более короткий путь, через поселок Тетюши.

Через пару километров – кучи щебня, песок... Тупик, одним словом. Направо в поле уходила пробитая грузовиками колея. Явных следов легковушек не наблюдалось, однако дело к вечеру, если возвращаться – объезд километров на сто пятьдесят. А тут вроде бы всего двадцать. Прошелся по полю: не слишком вязко. Да и дорога под уклон. В общем, рискнул.

Метров пятьсот проползли – колея привела нас обратно на дорогу, но подъем крутой и скользкий. А мы и так на первой передаче ползли. На наше счастье, вокруг было полно соломы, и я начал выстилать подъем. Все сделал, разогнался, как мог, но добрался только до середины – сполз обратно. Опять взялся за солому: завалил ею метров семьдесят. Но чувствую – не въеду: надо бы задок машины утяжелить. Думал сначала посадить жену в багажник, не закрывая крышку, но тревожно: вдруг тряхнет и выкинет ее оттуда? Закрыть крышку тоже не здорово: мало ли что случится...

В итоге заставил жену залезть на заднее сиденье с ногами, чтобы она задвинула свою фигуру на заднюю полку! Призвали на помощь всех святых, стартанули... и вылетели на дорогу! Вернул жену с задней полки на переднее сиденье, а километров через пять вновь пошел асфальт.

Жена до сих пор уверена, что помогли не солома и не ее фигура под задним стеклом, а молитвы. А я призываю всех искать выходы из любых ситуаций! Всем счастливого пути!

Нет лучше друга, чем кроссовер «Куга».

Вячеслав Альхименок, Тольятти

Любовь со «Шкодой»

Со «Шкодой» у меня связана вся жизнь. Сначала рассматривал картинки в ЗР, затем, когда мы приобрели автомобиль, начал изучать мир с пассажирского места. А в этом году мне исполнилось восемнадцать, и наконец-то я сел на заветное место водителя!

Автомобиль не новый, но ощущения!.. Он никогда не подводил нашу семью. А недавно случилась такая история. В дождливый осенний день еду по делам и вдруг вижу в чистенькой «Фабии» девушку невероятной красоты. Умные смешливые глаза смотрят на меня из-под непокорной челки. Притормозив у светофора, успел перекинуться с ней парой слов. Чувствую, пропал! Зеленый: бросаюсь вдогонку, но настичь не смог. Правила едины для всех...

А вскоре заезжаю я на сервис для профилактики и вижу ту самую «Фабию» с ее очаровательной хозяйкой! Наше бурное общение прервал мастер: дескать, машина готова. Но нас уже ничто не могло разлучить. Теперь мы лучшие друзья – и только благодаря «Шкоде»!

Мир изменчив так нелепо,
И, бывает, меркнет свет,
Но в машине жизнь другая,
Лучше «Шкоды» марки нет...

Сергей Кузнецов, Новокузнецк

Гриша и «Аутлендер»

Меня зовут Наташа, я из сельской местности. Моего молодого человека зовут Гриша, ему 24 года. Он очень добрый, порядочный, ответственный, заботливый, хозяйственный. И я очень хочу, чтобы сбылась его мечта стать хозяином «Мицубиси-Аутлендер»!

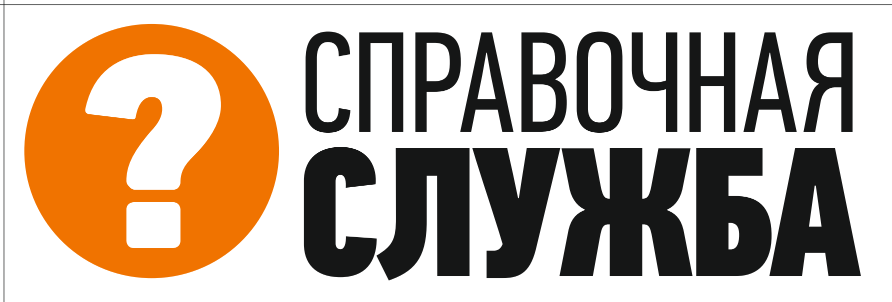
По моему настоянию Гриша взял кредит и купил старенькую «девятку». Работы в селе нет, и он таксует до Сыктывкара. А дороги у нас – «спокойствие, только спокойствие»! Только какое там «спокойствие» – после каждого рейса Гриша возится с «девяткой» допоздна. Ох и прожорливой же она оказалась...

Знакомые как-то с усмешкой спросили Гришу: «Ну и где же твой «Мицубиси»?». Это они так пошутить решили: ведь прекрасно знают, что мы «девятку» не от хорошей жизни купили. А ему же еще кредит отдавать надо... Ответил он гордо: мол, если вам повезет, то прокачу! А недавно звонит мне из города, голос такой счастливый. Представляешь, говорит, зашел в салон «Мицубиси» и мне разрешили посидеть за рулем «Аутлендера»!

Я за него порадовалась: хоть прикоснулся к своей мечте. Всегда хочется верить в лучшее.

Прочитав про ваш конкурс, я прыгала от радости: мне дается шанс! Как повезло, что в свое время я выписала ЗР! Я верю, что Гриша и «Аутлендер» заслужили друг друга.

Наталья Михайлова, деревня Тист, Республика Коми



СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Все ли масла делают из нефти? Может ли свеча служить датчиком детонации? Приводит ли даунсайзинг к масляной прожорливости? Присылайте свои вопросы на info@zr.ru или kolodochkin@zr.ru – постараемся ответить!



Автор: Hoodedcrow

В статье «Правда ли, что...» (ЗР, 2012, № 5) господа авторы лукавят. Или, может быть, отстали от жизни. Кто вам сказал, что моторные масла делают обязательно из нефти? Motul, к вашему сведению, аж с 1971 года выпускает абсолютно синтетические масла, доступные отнюдь не только гонщикам Формулы-1!



Вы, видимо, имеете в виду эстеровые основы моторных масел фирмы «Мотюль». Эстеры – это сложные эфиры, а они тоже продукт органического синтеза. К тому же эстеры всегда смешивают с обычной, часто полиальфаолефиновой основой, поскольку в чистом виде они не обладают нужными параметрами вязкости, противозадирными характеристиками и т. п. Так что совсем уж без нефти масленщикам пока не обойтись...



Автор: Сергей Ботвин

Купил дорогие дворники, на которых обнаружил какое-то темное пятнышко под наклейкой. На наклейке нанесена стрелка, которая так и намекала, что ее нужно удалить. Что это?

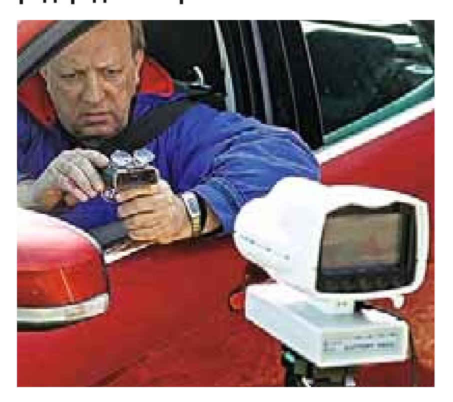


Современные щетки стеклоочистителей изготовлены из материала, который исправно служит около полугода. Потом «резинка» может растрескаться под воздействием солнечного ультрафиолета, ее грань затупляется и начинает хуже чистить стекло, оставляя на нем разводы и капли воды. Поэтому на дорогих щетках есть специальный индикатор срока службы: как только вы удалите наклейку, он окажется под воздействием солнца и примерно через полгода проявится: превратится в ярко-желтый круг с восклицательным знаком. Но, конечно, если дворник работает все еще хорошо, менять его совсем не обязательно.



Автор: Наиль Алеутов

Что скрывается за опцией VG-2, упоминаемой в описаниях современных радар-детекторов?



Это опция, защищающая радар-детектор от обнаружения в тех странах, где они законодательно запрещены. Их собственное излучение может улавливаться контролирующими приборами на расстоянии в несколько сотен метров. При обнаружении сигнала такого прибора радар-детектор отключает свой гетеродин (высокочастотный генератор), при этом работать «по специальности» он, естественно, перестает. Устройство полностью включается только после пропадания сигнала в диапазоне VG-2. В России подобной проблемы сегодня просто нет.



Автор: Буба Касторский

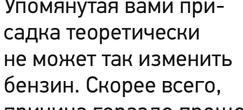
Прочитал, что в серийной версии родстера «Ламборгини-Авентадор J» установят специальные свечи зажигания, которые будут функционировать и как датчики детонации. Как это понимать? Неужели свершилось – свеча принципиально изменила конструкцию?

Дело не в том, что свеча обрела какую-то суперновую начинку. Просто для предотвращения детонации ее центральный электрод соединили с электронным блоком управления, который измеряет поток ионов в межэлектродном промежутке. Получился аналог ионизационного датчика. Ионный ток пропорционален давлению в камере сгорания. При обычном искрообразовании оно ниже, чем при возникшей детонации, и контроллер это понимает по величине тока, сдвигая момент подачи очередного импульса воспламенения.



Автор: Виктор, Краснодар

Купил разрекламированную вами присадку «Тотек-УМТ» (ЗР, 2012, № 3), залил. Поначалу двигатель стал тише, а разгон – быстрее. Но затем стал замечать, что прыть куда-то пропала, а вчера мотор вообще заглох. На диагностике вынесли вердикт: «Бедная горючая смесь. Меняйте заправку». А мой вывод такой: виновата хваленая присадка!



Упомянутая вами присадка теоретически не может так изменить бензин. Скорее всего, причина гораздо проще – передозировка. Мы неоднократно указывали, что любые очистители топливных систем следует применять осторожно, особенно на сильно загрязненных двигателях. И начинать нужно с половинных доз. В противном случае очиститель слишком рьяно берется за дело, вымытые им отложения просто переселяются с места на место и забивают дозирующие элементы топливоподачи. Отсюда и симптомы обеднения смеси.

Подобное явление иногда наблюдается и при переходе на бензин с моющими присадками.



РЕТРО ПЛЮС ТЕХНО

«Волга» бегает по городу Миассу Челябинской области и невольно заставляет оборачиваться.

Дмитрий Охрименко

От редакции. *За что ж ее так?*

БОЛОТОХОД

Вот такой УАЗ я увидел в селе Армизонском Тюменской области. Замечу, что непроходимых болот в этом районе очень много.

Виктор Гутшмидт

ГДЕ ТУТ КЕНГУРУ?

Горбатого, но не сломленного временем «Запорожца» довелось встретить на улицах Краснодара. Транспорт вполне на ходу.

Вадим Петров

НАШЕМАРОЧКИ

Наш конкурс продолжается! Всех, кто заметил и сфотографировал разного рода забавные и просто прикольные автомобильчики, приглашаем присылать свои фото нам. Лучшие, конечно же, будут опубликованы!







ИЖИК

GT-ИЖ лётает по дорогам Саратовской области, конкретно – в Марксе.

Даниил Погудин

ОДИЧАВШАЯ «КОПЕЙКА»

Передок – от «копейки», двигатель и торпедо – тоже от нее. Получился автомобиль, который я встретил в Новгородской области.

Александр, Санкт-Петербург

Автошколяры

Журнал время от времени затрагивает работу автошкол. С выходом постановления правительства РФ № 174 от 16 марта 2011 года подготовка водителей значительно упростилась: хочешь открыть такую школу – открывай! И все бы замечательно, если бы не скрытая лазейка: такое заведение получает официальную возможность готовить водителей, не имея, фактически, никакой материальной базы!

Дальше все ясно. Содрать деньги с курсанта, дать ему минимум знаний, а через год – закрыться, чтобы возникнуть где-то в новом месте под другим названием. А 18-летним, в общем-то, только и нужно, что побыстрее получить права и сесть за руль! Результат подобной «учебы» – рост ДТП, причем в каждом четвертом участвует выпускник автошколы.

Казалось бы, необходимо ужесточать прием экзаменов и сделать наличие современного автодрома обязательным условием для обучающей организации. Но сегодня те автошколы, которые построили такие автодромы, оказались в глубоком проигрыше. Зачем курсанту все эти премудрости, когда за углом получит права и без них?

Далее. На изучение ПДД раньше давалось 90 часов, а теперь – 48. Это что – мера, направленная на улучшение подготовки? Но ведь число автомобилей растет, а времени на принятие решения в плотном потоке у водителя становится все меньше. Да и как мы учим ездить? По экзаменационному маршруту, изученному вдоль и поперек! «Шаг влево» – и всё, полный ступор!

Я считаю, надо учить курсантов думать, а не действовать шаблонно. От их будущих решений зависят наши жизни. Вот почему мне кажется, что программу подготовки водителей, а также порядок лицензирования школ надо кардинально пересмотреть. Очень надеюсь, что ЗР будет уделять этому вопросу повышенное внимание.

Григорий Попов, Владимир

Отнес на работу!

Я давний поклонник вашего журнала – с 2001 года не пропустил ни одного номера. До недавнего времени собирал их, как и многие читатели ЗР, у себя дома. Накопилось. А потом подумал: ведь неправильно, что такой журнал я в одиночку читаю! У меня на работе мужской коллектив, поэтому основные разговоры – про автомобили. И вот однажды, прочитав очередной номер, решил принести его на работу. Народ заразился. Теперь каждый выпуск читают минимум 20 человек.

Забавно, но именно так читали журнал в эпоху дефицита, когда его нельзя было ни купить, ни выписать. Хочется верить, что небольшой вклад в дело распространения журнала поможет тому, чтобы на дорогах стало больше грамотных, ответственных и дисциплинированных водителей.

Евгений Семенов

От редакции.
Удачи, Евгений! И спасибо!

САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ!

Ждем ваши фотозарисовки на тему: «Самое необычное!». Самые веселые гаишники, самые отвратительные дороги, самые забавные дорожные эпизоды – в общем, все самое-самое! Лучшие снимки появятся в журнале.



ГРЯЗЕЖИВОПИСЬ
Житель Снежинска украсил бока своей машины пейзажами Урала. Должна же быть польза от грязных машин!
Елизавета Мальцева



ОТ СИХ ДО СИХ
Ну очень коротенькая главная дорога находится в поселке Ирба Красноярского края. Второй знак стоит через 20 метров.
Игорь Костин, Красноярск



АДРЕНАЛИН В НАТУРЕ
Это не полигон, а обычный мост. Адрес: Башкирия, Дюртюли.
Фарит Саитгалеев





КАМУФЛЯЖ
Фоторадары, говорите? Ну-ну...
Александр, Ставрополь

ПЕРЕХОД... КУДА?
Согласитесь, необычное сочетание.
Сергей Старостин, Железногорск, Курская область



Три Жоры

Было это в далеком 1972 году. Волею судьбы достался мне горбатый «Запорожец» 1966 года выпуска. И решили мы (я, жена, ее подруга, двое детей и собака) поехать на нем из Ленинграда аж в славный город Одессу, чтобы отвезти одного из детей к родственникам на лето. Сказано – сделано. Стартовали в конце мая и взяли курс на Киев. Впереди 1200 км. Приехали ночью и, не разобравшись со знаками, остановили такси для расспросов, как выехать в направлении Одессы. Таксист сказал, что здесь и местные не всегда понимают свои же знаки, и посоветовал ехать за ним. Что я и попытался сделать, – но, как только отпустил сцепление, внизу что-то щелкнуло... и машина не тронулась. Я решил, что полетела полуось (запасную, конечно, взял с собой: это слабое место «горбатых»). Попросил таксиста дотащить нас на веревке до какого-нибудь вокзала, чтобы там моя команда отдохнула, пока я займусь ремонтом. Он дергает нашу машину – раздается грохот и она кренится. Выхожу: рядом валяется колесо. Так я узнал, что у «запора» еще одно очень слабое звено – ступица заднего колеса.

Таксист пожалел нас, забрал мой экипаж (со мной осталась только собака) и повез устраивать на ночь, пообещав приехать утром после смены и помочь. Утром прикатил он на «Волге» с двумя мужиками: один – его сменщик, второй – механик. Что самое интересное, всех троих зовут одинаково: Жора! Так вот, три Жоры посадили меня в машину и повезли по всем знакомым искать эту ступицу. С трудом, но нашли по блату на одной из редких в те времена станций обслуживания. Поставили машину на ноги и поехали к первому Жоре... домой! Оказалось, ночью нигде не нашлось свободных мест даже посидеть, а потому он решил отвезти всю команду к себе. Приехав, он объявил, что мне нельзя садиться за руль, не выспавшись. Организовал общее застолье, мы все пьем, гуляем и отдыхаем. Даже в то время это выглядело неправдоподобно: таких людей надо было еще поискать! В общем, мы гуляли еще один день по Киеву и только потом с трудом он отпустил нас в Одессу, взяв слово на обратном пути опять заехать к нему.

Так далеко на «Запорожце» мы никогда не забирались. Еще заезжали в Белую Церковь! И в первый раз встретили такого замечательного отзывчивого человека. Передаю ему (если он прочтет) еще раз большое спасибо и горячий привет из Санкт-Петербурга.

Борис Ковалев

P.S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru***

Июльским почтамтом заведовал Михаил КОЛОДОЧКИН



ПЕРВАЯ СМЕНА

Продержавшись на конвейере 30 лет, «семерка» ушла на покой, передав «Ладе-Гранта» почетное звание народного автомобиля. Удастся ли новенькой оправдать этот почетный титул хотя бы в ближайшие 10 лет, размышляет Максим Приходько. Фото Константина Якубова.

На свет«Лада-2107» появилась в 1982 году. И на протяжении долгого времени оставалась самым престижным автомобилем СССР. Ее покупали не только у нас, но и в Западной Европе и странах СЭВ. О плюсах и минусах машины знали в Бирмингеме и Гаване, Берлине, Вроцлаве и даже Дананге, но истинным ее ценителем оставался советский человек. Он умудрялся впихивать туда разом всех домочадцев, рассаду, стиральную машину и диван модели «Ленин с нами».

Семнадцатого апреля этого года, когда с конвейера Ижевского автозавода (ООО «Объединенная автомобильная группа») сошла последняя «семерка», мы подняли стаканчик за «Ладу-2107» – она это заслужила. Второй тост – за преемницу, «Гранту». Впервые ее показали на московском «Интеравто» в 2011 году. С января по апрель 2012 года выпущено 26 674 автомобилей этой модели. Она уже примелькалась на дороге, однако по-прежнему вызывает немалый интерес.

ОТ ЧИСТОГО ПЕРЦА

Сегодня даже не верится, что два года назад, когда стартовала госпрограмма утилизации старых автомобилей, продажи «классики» достигали 17 тыс. авто в месяц! Но в прошлом году спрос на нее начал стремительно падать. Производство седана перенесли на «ИжАвто», где было выпущено 42,5 тыс. машин, в том числе 8,6 тыс. в первом квартале нынешнего года.

Перед нами одна из последних «семерок» цвета «красный перец», стоимостью 213,6 тыс. рублей. Салон источает приторно-пластиковый запах. Принять эти миазмы за аромат нового авто могли лишь истинные энтузиасты, кто ласково называл эту модель ХБМ (хочу быть «Мерседесом») за некоторое сходство в оформлении решетки радиатора. Неудобная посадка, отсутствие усилителя руля, неравномерные кузовные зазоры (штампам более 30 лет!), несъемная спинка заднего сиденья и ежемесячный осмотр шаровых опор – обо всем этом написаны тома. Зато полноценный пятиместный салон, почти вечный двигатель и багажник кубиком, вмещающий 380 л поклажи, – за скромные деньги. Из заводских опций: возможность выбора цвета – 15 вариантов колера, включая металлики. Плюс наличие сервисной базы от Латинской Америки до Северной Африки.

Не ГРАНТАвать!

«Гранта» делает только первые шаги в деле освоения рынка, и уже понятно, что ей придется несладко. Покупатель нынче капризный и мнительный, а машина успела попасть в отзывную кампанию. Опять же глубокая переработка «Калины», чем, собственно, и является новая «Гранта», по своим ТТХ не особо отличается от конкурентов. Хотя выглядит на общем уровне весьма неплохо: современный мотор мощностью 87 сил, дневные ходовые огни, усилитель руля, подушка безопасности, возможность трансформации салона, 50-литровый бензобак. Наконец, одно из главных достоинств – почти 500-литровый багажник: его удостоил похвалы главный тест-пилот АВТОВАЗа, а ныне наш президент.



Моторы одного объема – 1,6 л, но мощность разная: 87 л.с. против 72 сил у «классики».

Последний шанс в борьбе за кошельки – модный цвет. Кстати, он очень идет машине.

Самая трогательная деталь – наклеечка под личинкой замка, чтобы ключи не царапали краску.

Один из ярких и наглядных примеров прогресса – форма зеркал заднего вида.

Между этими двумя машинами огромная пропасть. Однако в финансовом плане разница незначительна: синее авто всего на 25 тысяч дороже!



Плечевой пояс был в порядке у любого владельца ВАЗа... А еще «семерку» любили за наличие тахометра. В «Гранте» это обстоятельство учтено.

Подушка безопасности, современная панель приборов, электроруль – и это не перечень достоинств иномарки, а комплектация российского авто!

Можно поиронизировать над пресловутой универсальностью машины, но для очень многих россиян «Гранта» будет, как и «семерка», машиной на все случаи жизни. Выходит, по этой части преемник даже превзошел родителя. При цене 239 тыс. рублей за стандартную комплектацию эту модель также можно номинировать на звание народной. Судите сами: разница между заднеприводной «класссикой» и переднеприводной «классикой»-нью – всего 24,5 тыс. рублей. У иных производителей в эту цену укладывается кондиционер, а у нас это разница между позавчера и завтра. Большинство одноклассников располагают почти аналогичным набором опций, а стоят дороже – опять плюс «Гранте».

Впрочем, подобный опционный аскетизм годится лишь для таксопарков. Вариант «Норма», на который приходятся основные продажи, гораздо наряднее, – однако и цена выше: 272 тыс. рублей. Реально за эти деньги из новых невазовских малолитражек в конкуренты можно записать пару «китайцев», «ЗАЗ-Шанс» да вечно молодящуюся «Нексию». Согласитесь, на этом фоне даже спорный дизайн кормы «Лады-Гранта» не вызывает язвительных замечаний.

Посадка за рулем в новом народном авто достаточно удобная. Похоже, стерта неуловимая грань, которая отличала место водителя в иномарке от аналогичного в отечественном автомобиле. Как управляться с пресловутой электронной педалью газа, население уже знает. В базе очень хорошие зеркала заднего вида, продумано подключение и размещение фаркопа. Вдобавок гарантийный срок в два года или 60 тыс. км больше, чем у «семерки»: у той было тоже два года, но 35 тыс. км пробега.

И еще один факт напрямую указывает на преемственность курса в народном авто – «классические» 15 вариантов расцветки кузова.

В перспективе нас ожидают новые чудеса: впервые с конвейера в Тольятти будет сходить «Гранта» с автоматом. При этом раскладе шансы завоевать покупателей у нее возрастают, лишь бы качество сборки и комплектующих не хромало. ЗР



Будь такая опция у «семерки», та наверняка продержалась бы на конвейере еще пару лет.

В багажник «Гранты» грузить картошку значительно легче, и в этом она похожа на большинство современных машин.

«Рено-Дастер» vs. «Шевроле-Нива»

Анна Клепач не верит своим ушам – очереди на «Дастер» достигли двух лет?! Благодаря чему этот новичок снискал такую славу, узнаем, сравнив его с прямым конкурентом – «Шевроле-Нива». Фото **Александра Кульнева**.



«Рено-Дастер»

Старушка «Нива» прошла огонь, воду и сельские дороги, тщетно мечтающие о хорошем покрытии. «Шевроле» – работяга. Такие машины покупают, закрыв глаза на аскетичность комплектаций и отсутствие выбора моторов. До появления «Дастера» конкурировать с «Нивой» не мог ни один автомобиль: поди поищи вседорожник с полным приводом за эти деньги (цены на «Шевроле-Нива» начинаются с 444 000 рублей). Но новичок «Рено», похоже, не боится потягаться со старожилом.



«Шевроле-Нива»

Да, у «Рено» много странностей. Отрегулировать сиденье по высоте, не выходя из салона, под силу лишь акробату. А чтобы выставить боковые зеркала, нужны тонкие пальцы пианиста: кругляш запрятан аккурат под рычаг стояночного тормоза. Но за божескую цену можно и проглотить эту ерунду.

Полный привод, как и у большинства нынешних «паркетников», подключаемый. В *Auto* крутящий момент передается на передние колеса, но стоит межосевой муфте засечь пробуксовку, как в игру вступает и задняя ось. Режимов работы привода три – *2WD*, *Auto* и *Lock*. Удобно: в городе за глаза хватает и переднего привода. Зато легким движением руки «Дастер» превращается в автомобиль, способный проехать по проселку.

«Француз» перетягивает одеяло симпатий на себя. 1

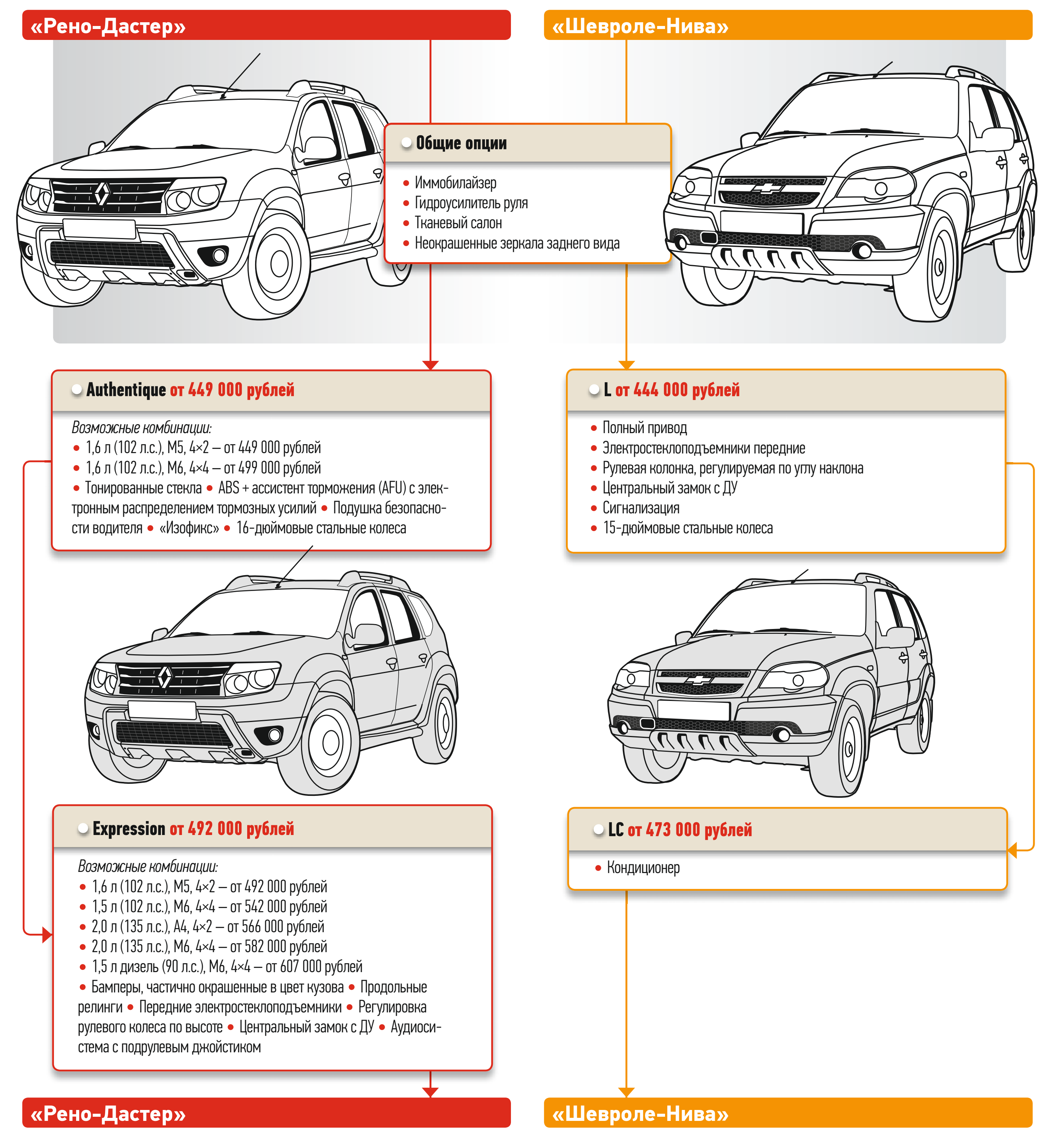
«Ниве» брошен серьезный вызов. Старушке придется непросто: не так много она способна противопоставить, кроме штампа «проверено временем» и постоянного полного привода. Любители рыбалки и охоты да и просто владельцы загородных домов, подъезд к которым проложен по разбитым дорогам и превращается в болото после каждого дождя, – «постоянные клиенты» этого автомобиля. А вот жителям мегаполисов, ездящим по выходным на дачу, постоянный полный привод вкупе с понижающим рядом и блокировкой межосевого дифференциала ни к чему. А значит, «Нива», по сути, рискует упустить только тех покупателей, которые выбираются на бездорожье лишь изредка. Любители же помесить грязь останутся преданы верному другу.

По содержанию автомобили схожи, но «Нива» выходит дешевле.

2

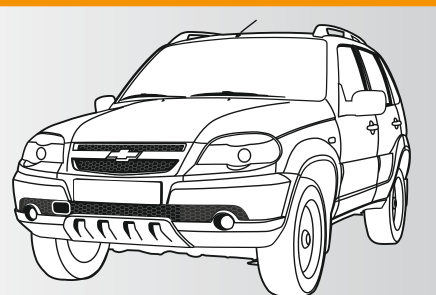
КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

У наших вседорожников по четыре комплектации. Только у «Нивы» всего один мотор мощностью 80 л.с. в паре с 5-ступенчатой механикой, а у «Дастера» многообразие двигателей и трансмиссий просто радует глаз. У покупателей есть возможность выбрать одну из пяти комбинаций: 1,6 л (102 л.с.), М5, 4×2; 1,6 л (102 л.с.), М6, 4×4; 2,0 л (135 л.с.), А4, 4×2; 2,0 л (135 л.с.), М6, 4×4 и дизель 1,5 л (90 л.с.), М6, 4×4.



«Рено-Дастер»

«Шевроле-Нива»



Общие опции

- Подогрев передних сидений
- Боковые зеркала и ручки дверей, окрашенные в цвет кузова
- Противотуманные фары

Privilege от 581 000 рублей

Возможные комбинации:

- 1,6 л (102 л.с.), М6, 4×4 – от 581 000 рублей
- 2,0 л (135 л.с.), А4, 4×2 – от 605 000 рублей
- 2,0 л (135 л.с.), М6, 4×4 – от 621 000 рублей
- 1,5 л дизель (90 л.с.), М6, 4×4 – от 646 000 рублей

• Хромированные продольные релинги • Защитные накладки под хром на нижние части бамперов • Бортовой компьютер • Кондиционер • Водительское сиденье, регулируемое по высоте • Боковые зеркала с электроприводом и обогревом • 3 задних подголовника

Наш выбор – 581 000 рублей

Luxe Privilege от 665 000 рублей

Возможные комбинации:

- 2,0 л (135 л.с.), А4, 4×2 – от 665 000 рублей
- 2,0 л (135 л.с.), М6, 4×4 – от 681 000 рублей

• Боковые зеркала, окрашенные под хром • 16-дюймовые легкосплавные колеса • Тонированные задние стекла • Кожаный салон • Кожаная оплетка руля • Задние электростеклоподъемники • Задний парктроник • Подушка безопасности пассажира • Передние боковые подушки

GLS от 514 000 рублей

- Кондиционера нет • Салон из искусственной кожи
- Вставки под алюминий в салоне
- Релинги на крыше
- 16-дюймовые легкосплавные колеса
- Антиблокировочная система
- Две передние подушки безопасности

GLC от 541 000 рублей

- Кондиционер

Наш выбор – 541 000 рублей



«Рено-Дастер»



«Шевроле-Нива»

❶ Интерьер «Дастера» прост как пять копеек, зато от него не исходит запах нафталина, как от «Нивы» с ее ретростилем. ❷ Управлять полным приводом на «Дастере» – плевое дело, «Нива» заставляет подойти к этому более серьезно. ❸ Подрулевой рычажок управления громкостью у «Рено» требует привыкания, но на это можно закрыть глаза. ❹ Аудиосистема в «Ниве» не предусмотрена, есть лишь подготовка для самостоятельной установки.

Победа за «Рено». 3

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Покупателям «Шевроле-Нива» нечего и мечтать о каком-либо дополнительном оборудовании, устанавливаемом на заводе. Вся надежда на дилеров с их непредсказуемой доукомплектацией. У «Рено» фирменный список опций, конечно, не поражает воображения. Но это уже хоть что-то.

«Рено-Дастер» → 581 000 рублей



«Шевроле-Нива» → 541 000 рублей



В списке предлагаемых французами опций:

- Окраска металлик – 6000 рублей
- 16-дюймовые легкосплавные колеса – 12 500 рублей
- Кожаная оплетка руля – 3000 рублей
- Противотуманные фары – 5500 рублей
- Задние электростеклоподъемники – 5000 рублей
- Кондиционер – 25 000 рублей
- Задний парктроник – 6000 рублей
- Система динамической стабилизации – 13 000 рублей

Наш выбор пал на автомобили с похожими моторами: у «Дастера» 102 л.с., у «Нивы» 80 «лошадок». А коробки передач у них и вовсе идентичны – 5-ступенчатые механические. Список оборудования тоже не сильно разнится. Но все же «Рено» на фоне конкурента смотрится выгоднее благодаря более мощному двигателю, современной внешности и широте выбора.



«Рено» – наш выбор!

На правах рекламы

ОТХОДЫ – В ДОХОДЫ?

Игорь Теременко решил сбыть с рук отходы жизнедеятельности автомобиля без ущерба для природы.

Как правило, в гаражах многих владельцев с годами накапливается куча хлама. Выкинуть его на обычную помойку рука не поднимается. Особенно если речь идет о таких вредных отходах, как аккумулятор, старые шины и отработанное масло. С этим набором мы отправились оценивать работу пунктов утилизации.

Все как в песне: «Кто хочет, тот добьется». Избавиться от экологически опасных отходов можно и цивилизованным способом. Но знайте: одним желанием в этом деле не обойтись – понадобится немного денег и много терпения.

МАСЛО



Вопреки зазывной рекламе пунктов по сбору отработки, принять наши канистры нигде не соизволили.

АККУМУЛЯТОРЫ

Первое, что пришло в голову, – сдать старую батарею на аккумуляторный завод. Наверняка на профильном предприятии предусмотрена их переработка. Но прежде, чем отправиться в Подольск, решили выяснить подробности по телефону. Удивительно, с нами даже разговаривать не стали. Мол, соберете штук двести, милости просим – и бросили трубку.

Благодаря Интернету найти официального скупщика аккумуляторов в столице не составило труда. Специализированная точка приема порадовала профессиональным подходом к делу. Батареи здесь принимают в любом количестве и, главное, в любом состоянии. Причем за них платят деньги – 15 руб./кг. Наша потянула почти на три сотни. Мелочь, а приятно!

Однако прежде, чем получить наличные, пришлось заключить письменный договор с указанием реквизитов сторон. Ничего не поделаешь, законы легального бизнеса.

Следующую батарею отправились сдавать в пункт приема цветного лома, коих в Москве полно. Случайно обнаружили контору на задворках гаражного

ШИНЫ

Чтобы сдать что-нибудь ненужное, надо его сначала приобрести. Попытка забрать пару безнадежно изношенных шин со свалки ближайшего монтажа провалилась: предприимчивые мастеровые потребовали по 100 рублей за штуку. Дураков нет – бесхозную кучу драных покрышек мы отыскали в соседнем гаражном кооперативе.

Негодные колеса проще всего предложить профильным заведениям – шинным центрам и шиномонтажным мастерским. Ведь отходы собственного производства они как-то утилизируют. Сетевой магазин Vianor трудится по своей схеме: хочешь избавиться от старых покрышек – купи и установи новые! Отходы со стороны здесь не принимают ни под каким видом.

В МВО все прошло как по маслу. Получив с нас по 100 рублей за штуку, выписали счет и выдали кассовый чек. Испортило впечатление лишь глумливое выражение лиц у приемщиков, – очевидно, они приняли нас за свихнувшихся нуворишей. Да и складировать далеко не стерильную резину пришлось самим: веселые ребята пачкать руки не пожелали.



Борцы за экологию пояснили, что брать мизер им не с руки: вот, дескать, накопите цистерну – не откажемся. И даже заплатим по 4500 рублей за 1000 л. Но чтобы собрать несколько бочек отработки, придется накатать около 2 000 000 км! Как говорится, не дождетесь.

Объявления о безвозмездном приеме любого количества старого масла нетрудно отыскать в Интернете. Выгода здесь, как правило, обоюдная: сдатчик избавляется от ненужной субстанции, а приемщик получает дармовое топливо для автономной системы отопления. Конкуренция среди приемщиков немалая, – хозяин, с удовольствием забравший у нас стратегическое сырье, посулил в будущем бесплатную смену масла.

кооператива. Приемщик охотно согласился взять наш вредный груз по 19 руб./кг, но без электролита. Почувствовав наше замешательство, работяга тут же пришел на помощь, слив кислоту… прямо себе под ноги. Похоже, занимался он этим не впервые, о чем свидетельствовали его зиявшие дырками штаны. Разумеется, услуга оказалась небесплатной: оговоренная ранее такса уменьшилась до 15 руб./кг.

Еще один аккумулятор мы попытались отдать в магазин автозапчастей. Попытка выручить за него хоть какие-то деньги не удалась – батарею не приняли даже в зачет новой. А были времена, когда об экологии еще мало кто слышал, но новые аккумуляторы продавали исключительно в обмен на старые.

В придорожном шиномонтаже мастер, решив, что мы предлагаем купить бэушные шины по бросовой цене, с горящими глазами кинулся разглядывать привезенный товар. А поняв, что нам нужно, посчитал нас чокнутыми и посоветовал выбросить все в ближайший контейнер. Лишь когда мы посулили 50 рублей за колесо, служитель согласился принять наш хлам. Узнать бы, куда он девает собственные отходы…

К приемке покрышек в S-Shina относятся серьезно. Каждое колесо мастер тщательно проверяет на наличие инородных предметов, после чего комплект отвозят на специальный склад. В отличие от предыдущих точек, здесь тарифы зависят от размера покрышки: за 15-дюймовое колесо мы отдали 120 рублей.

ЭКОЛОГИЯ
НАКАЗАНИЕ ЗА УЩЕРБ

НЕ ПЛЮЙ В КОЛОДЕЦ!

За это можно схлопотать не только штраф, но и уголовную статью, предупреждает **Юлия Тер-Мкртичьян**.
Фото **Константина Якубова**.

Если родители с детства не привили любви к окружающей среде, ошибки воспитания приходится исправлять правоохранительным органам.

За несанкционированное захоронение, сброс и размещение опасных отходов статья 8.2 Кодекса об административных правонарушениях предусматривает для граждан штраф от 1000 до 2000 рублей (в зависимости от класса отходов), для должностных лиц – от 2000 до 30 000 рублей, а для предпринимателей без образования юридического лица – от 2000 до 5000 рублей или, что для них гораздо страшнее, приостановление деятельности предприятия на срок до 90 суток. На такой же срок прикроют лавочку юридического лица и оштрафуют на сумму от 10 000 до 25 000 рублей.

Если же, цитируем, «эти деяния создали угрозу причинения существенного вреда здоровью человека или окружающей среде», они подпадают под статью 247 Уголовного кодекса РФ «Нарушение правил обращения экологически опасных веществ и отходов». Совершивший их рискует провести на нарах до двух лет. В случае, если за этим последовало загрязнение, отравление или заражение окружающей среды, причинение вреда здоровью человека либо массовая гибель животных или же эти действия были совершены в зоне экологического бедствия, а также в зоне чрезвычайной экологической ситуации, – виновный заработает уже до пяти лет лагерей. Самое серьезное наказание грозит за последующую смерть человека либо массовое заболевание людей – до восьми лет. Страшно? А если кто не улавливает связи между вышеизложенным и вылитой под забор отработкой, поясним (см. таблицу): аккумуляторные батареи относятся ко второму классу опасности, отработанные масла – к третьему, покрышки – к четвертому.

Даже такое, казалось бы, невинное занятие, как мойка машины вне специально отведенного места, грозит штрафом от 1000 до 5000 рублей. Для должностных лиц планка еще выше – от 10 000 до 20 000 рублей, а для юридических – от 100 000 до 250 000 рублей. Странно, конечно: грязь с дорог мы собираем на кузов совершенно бесплатно, а вот за обратный процесс изволь платить.

Причем шанс остаться безнаказанным с каждым годом уменьшается: рейды полиции и Госадмтехнадзора приносят все больший улов. Только в Московской области за несанкционированный выброс мусора из автомобиля в 2011 году задержано 559 транспортных средств, а за самовольную организацию мелких свалок к ответственности привлечены 972 человека. Так что соблюдать закон выгодно. А насколько это возможно, мы уже выяснили в ходе рейда. ЗР

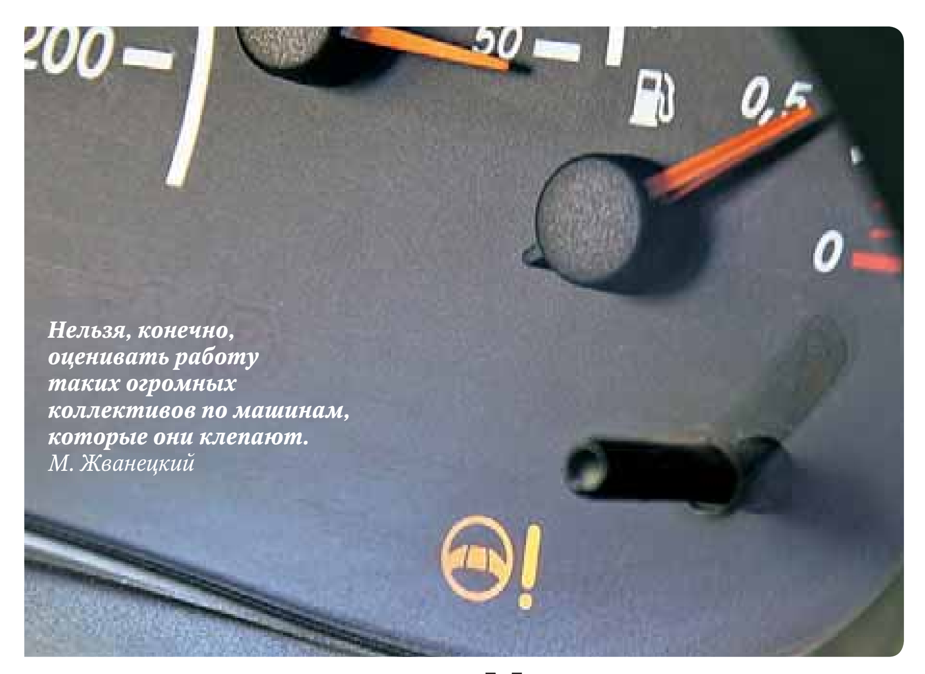


В большинстве стран не ограничиваются санкциями за выброс мусора и организуют пункты приема экологически опасных отходов. Такие урны стали уже привычными, например, в магазинах Белоруссии.

КЛАССЫ ОПАСНОСТИ ОТХОДОВ

(в соответствии с приказом Министерства природных ресурсов РФ от 15.06.2001 года № 511)

Класс опасности отходов для окружающей среды	Степень вредного воздействия	Последствия и период восстановления
I класс (чрезвычайно опасные)	очень высокая	экологическая система необратимо нарушена; период восстановления отсутствует
II класс (высокоопасные)	высокая	экологическая система сильно нарушена; период восстановления не менее 30 лет после полного устранения источника вредного воздействия
III класс (умеренно опасные)	средняя	экологическая система нарушена; период восстановления не менее 10 лет после снижения вредного воздействия от существующего источника
IV класс (малоопасные)	низкая	экологическая система нарушена; период самовосстановления не менее 3 лет
V класс (практически неопасные)	очень низкая	экологическая система практически не нарушена



Нельзя, конечно, оценивать работу таких огромных коллективов по машинам, которые они клепают.
М. Жванецкий

УСИЛЕННЫЙ ЭФФЕКТ

История с распоясавшимся электроусилителем на редакционной «Ладе-Приора» продолжается. О реакции на статью в Тольятти и поездке на завод «Автоэлектроника» – **Максим Приходько**. Фото автора.

Напомню суть проблемы: у нас сломался электроусилитель, самопроизвольно вывернув колеса на встречную полосу. АВТОВАЗ заменил дефектный узел. Выяснилось, что поставщик усилителя, калужский завод «Автоэлектроника», вместо дорогого немецкого модуля управления поставил свой собственный. По словам представителей «Автоэлектроники», на замещение импорта отечественным блоком ушло почти два года и об этих работах в Тольятти знали. Проблемы возникли лишь при стыковке нового модуля с общей платой контроллера – пайка была недостаточно хороша, что и вылилось в большую волну неполадок. С декабря 2010 года по февраль 2011-го по гарантии пришлось заменить 1938 ЭУРов. При норме не более трех бракованных изделий на тысячу штук в тот период случился обвал – 21,3 на ту же тысячу!

Впрочем, на АВТОВАЗе ничего страшного не увидели. Из ответа пресс-центра автозавода: «В процессе совместной проверки специалистами АВТОВАЗа и предприятия-поставщика всех случаев обращения потребителей в сервисные центры с жалобой на некорректную работу электроусилителя установлено, что выявленное количество неисправностей не носит массовый характер. Проведена работа по замене электроусилителей из партии, попавшей под подозрение. Дирекция по качеству АВТОВАЗа ведет ежедневную работу по выявлению любых возможных дефектов и своевременному их устранению».

Однако дефект проявлялся у всех по-разному: кто-то успел проехать не более 400 км, мой сломался при пробеге 22 692 км! Возможно, чей-то ЭУР просто еще не «выстрелил». Ничего страшного не произошло и по мнению разработчиков: «Внезапные переходы ЭМУРУ 2172-345008-02 из режима «компенсация» в режим «отказ» при различных скоростях и режимах движения не приводят к снижению безопасности управления автомобиля «Лада-2170».

Сегодня «Автоэлектроника» вложила более миллиона евро в модернизацию оборудования, чтобы повысить качество продукции, полностью уйдя от ручного труда. Видно, эта история заметно встряхнула калужан и они извлекли определенный урок.

АВТОВАЗ эту ситуацию тоже использовал, но в своих целях, натянув поводок для проштрафившегося поставщика. «Приора» простоит на конвейере до 2016 года, дальше перспективы калужского усилителя туманны. На «Калину», а тем более на «Гранту» его не пускают, а больше его ставить и некуда.

Здорово, конечно, что заводы откликнулись на публикацию, но мы неслучайно вынесли в эпиграф цитату из Жванецкого. Или наш усилитель оказался единственным в своем роде устройством, перед своей кончиной чуть не лишившим жизни и водителя, или нам опять чего-то недоговаривают. В общем, тема еще не закрыта. ЗР

ИТАК, НАЛИЧИЕ ДЕФЕКТА ЗАВОДЫ ПРИЗНАЛИ, ПАРУ ТЫСЯЧ УЗЛОВ ЗАМЕНИЛИ. НО ДО КОНЦА ЛИ РЕШЕНА ПРОБЛЕМА, НЕ ПРОЯВИТСЯ ЛИ ВНОВЬ ОПАСНЫЙ ДЕФЕКТ? ВМЕСТО ОТВЕТА – ДЕЖУРНАЯ ФРАЗА О «ЕЖЕДНЕВНОЙ РАБОТЕ ПО ВЫЯВЛЕНИЮ». ЧТОБЫ ВЕРНУТЬ ПОКУПАТЕЛЯМ СПОКОЙСТВИЕ, ЭТОГО ЯВНО МАЛО.



Прежде чем отправить на конвейер, ЭМУРУ обкатывают на стенде в течение 45 минут с 30-процентной нагрузкой.



Мощность завода – 100 тыс. усилителей в год, но «Автоэлектроника» мечтает о 300 тысячах.



SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ



Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.
Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- **Богатый выбор моделей и модификаций**
- **Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ**
- **Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки***
- **Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля****
- **Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга*****
- **Специальные страховые программы*****
- **Выгодные условия трейд-ин для постоянных клиентов**

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:



XKR	
Год выпуска	2009
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	6 268 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Серый
Цена	3 180 000 руб.****



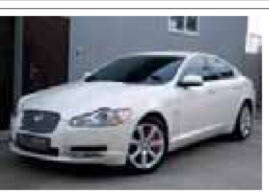
XJ	
Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	24 868 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Черный
Цена	2 930 377 руб.****



XJ	
Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 бензин
Пробег	7 104 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Белый
Цена	2 488 540 руб.****



XF	
Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 бензин
Пробег	5 923 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет	Черный
Цена	1 659 000 руб.****



XF	
Год выпуска	2009
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	59 700 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Белый
Цена	1 445 000 руб.****



Range Rover	
Год выпуска	2011
Двигатель	4.4 дизель
Пробег	19 143 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	4 375 000 руб.****



Range Rover Sport	
Год выпуска	2011
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	2 434 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Золотистый
Цена	3 300 000 руб.****



Discovery 4	
Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	2 170 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Заказной
Цена	2 594 700 руб.****



Freelander 2	
Год выпуска	2011
Двигатель	2.2 дизель
Пробег	10 071 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Зеленый
Цена	1 502 380 руб.****



Defender	
Год выпуска	2011
Двигатель	2.4 дизель
Пробег	7 081 км
Трансмиссия	МКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	1 573 600 руб.****

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Страховая услуга предоставляется ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.
** Программа помощи на дорогах осуществляется в партнерстве с ООО «Европ Ассистанс СНГ», лицензия № ЛО-77-01-002266 от 19.02.2010 г.
*** Партнеры программы Land Rover Finance: ВТБ 24 (ЗАО), генеральная лицензия ЦБ РФ № 1623, ЗАО «ЮниКредит Банк», генеральная лицензия ЦБ РФ № 1, ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

**** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 01.06.2012 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover.

На правах рекламы.



Объезженный лев

После двух лет успешных продаж в Поднебесной и Южной Америке седан компакт-класса «Пежо-408» добрался до России. Автомобиль собирают на калужском заводе «ПСА-Мицубиси». У новинки увеличенная по сравнению с хэтчем модели 308 база с большим простором для задних пассажиров и багажник на полтысячи литров. Французы гордятся: это самый длинный седан в классе. Бензиновых двигателей три: проверенный временем французский в 110 л.с. и два варианта мотора совместного производства ПСА-БМВ – атмосферный 120-сильный и его наддувный собрат, выдающий 150 л.с. Турбодизель с технологией HDI FAP развивает 112 л.с. Все моторы объемом 1,6 л. Коробок четыре: 5-ступенчатая механика для атмосферных бензиновых моторов, 6-ступенчатая – для дизеля, а ленивым предлагают два автомата – хорошо знакомые 4-ступенчатый для 120-сильной версии и 6-ступенчатый с японскими корнями для топового турбомотора.

Объявленная стартовая цена весьма демократична: 549 000 рублей за 110-сильную машину с механикой в комплектации «Аксесс»: ABS с системой распределения тормозных усилий, две подушки безопасности, центральный замок, кондиционер, адаптированная подвеска, аккумулятор увеличенной емкости и стальная защита картера.

Заказываем спецверсию!



CITROËN

В продажу поступил «Ситроен-С3 Пикассо» специальной серии «Треккер». Стоимость – от 695 500 рублей. Отличить особую версию можно по черным защитным накладкам на порогах и колесных арках, 17-дюймовым легкосплавным колесам, также частично окрашенным в черный цвет.

«Треккер», созданный на базе комплектации «Конфорт» (ее цена – от 605 500 рублей), получил также передние противотуманки, релинги, датчики света и дождя, а также систему динамической стабилизации.

НОВЫЕ КОРЕЙСКИЕ



Объявлены цены на «Элантру» нового модельного года. Автомобиль предложат в четырех различных комплектациях. Начальное исполнение «Бэйс» обойдется минимум в 699 000 рублей и будет только с механической коробкой передач. А вот комплектации «Оптима» и «Комфорт» предложат выбор из механики и автомата.

За исполнение «Комфорт» с автоматической коробкой передач, подогревом руля, датчиком света и электроприводом складывания боковых зеркал просят 869 000 рублей. На топовую версию «Элантры» «Спорт» стоимостью 924 000 рублей дополнительно установили не только задний парктроник, но и передний.

Корейская марка обнародовала цены на бизнес-седан «Грандер» нового поколения: они стартуют с отметки 1 569 000 рублей. Вооружение – бензиновая «шестерка» мощностью 250 л.с. и 6-диапазонный автомат. Приготовлено три комплектации. «Бизнес» оснащен шестью подушками безопасности, 17-дюймовыми легкосплавными дисками, подогревом всех сидений, электрорегулировкой руля, передним и задним парктрониками и другим. Доступ в салон и пуск двигателя – без ключа.

Самый дорогой «Грандер» обойдется в 1 749 000 рублей. В списке оборудования:

- водительское сиденье с функцией массажа
- адаптивный круиз-контроль
- панорамная крыша
- 19-дюймовые легкосплавные колеса

Начались продажи «Рейндж-Ровера Спорт» 2013 модельного года. Его приметы – новые цвета кузова и легкосплавные колеса, интерьер предстанет в двух новых цветовых гаммах. Видоизменился и экстерьер. А вот линейка двигателей осталась без изменений.

Заказать автомобиль можно по цене от 3 064 000 рублей.



Продается быстрый «Фокус»

«Форд» начал принимать заказы на заряженную версию «Фокуса» – ST. У автомобиля 2-литровый турбомотор, мощность которого 250 л.с., и 6-ступенчатая механическая коробка передач.

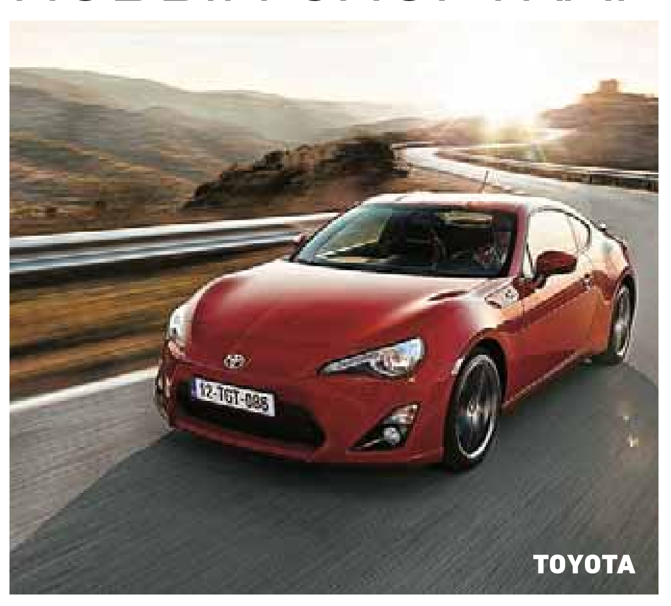
Исполнений три. Самый простой ST обойдется в 1 220 000 рублей. За эти деньги покупатель вправе рассчитывать на тканевые кресла «Рекаро» с подогревом, пуск двигателя кнопкой, аудиосистему… Версия подороже, хэтчбек за 1 260 000 рублей, обзавелась двухзонным климат-контролем и кожаными вставками в обивке кресел.

Самый дорогой хот-хэтч стоит 1 360 000 рублей. В списке доступного оборудования биксеноновые фары, электрорегулировка кожаных сидений, задний диван «Рекаро». Для «Фокуса ST» можно дозаказать задний парктроник, электропривод складывания зеркал, усовершенствованную аудиосистему и не только.



FORD

ПРЕДЛАГАЕМ НОВЫЙ СПОРТКАР



TOYOTA

Стала известна стоимость спортивной «Тойоты-GT86». Российские дилеры продадут купе по цене от 1 353 000 рублей. На выбор три комплектации: «Элеганс» и «Престиж» с 6-ступенчатой механикой и «Люкс», где 6-диапазонный автомат с подрулевыми лепестками переключения передач. Двигатель один – 2-литровый оппозитник мощностью 200 л.с.

У базового GT86 блокировка заднего межколесного дифференциала, биксеноновые фары, 17-дюймовые легкосплавные колеса, аудиосистема, двухзонный климат-контроль и многое другое. В списке дополнительного оборудования кожаный салон и подогрев передних сидений.

Появился спортпакет для «Гольфа»

Любители выделяться на дороге оценят специальную версию «Гольфа», которая получила название «R-Лайн». Автомобиль предлагают исключительно с пятидверным кузовом белого цвета. Отличительные черты – спортивный передний бампер, накладки на порогах, задний спойлер, контрастные черные решетка радиатора, воздухозаборник и корпуса фар. В интерьере новые сиденья с регулировкой поясничной опоры, металлические накладки на педалях и обтянутые кожей рычаг коробки передач, руль и рукоятка стояночного тормоза.

«Гольф» с пакетом «R-Лайн» будет продаваться с двигателем TSI объемом 1,4 л (122 «лошадки»). Коробок две: 6-ступенчатая механическая и 7-диапазонная роботизированная с двумя сцеплениями. Цена стартует с 774 000 рублей.



VOLKSWAGEN

Нет ничего проще, чем купить автомобиль!

Новый интернет-ресурс с уникальными возможностями поиска автомобиля. Включает описание **более 400 модификаций легковых автомобилей**, представленных на российском рынке, а также **актуальную базу объявлений о продаже авто:**

kupiauto.ru

Поисковая система сервиса:

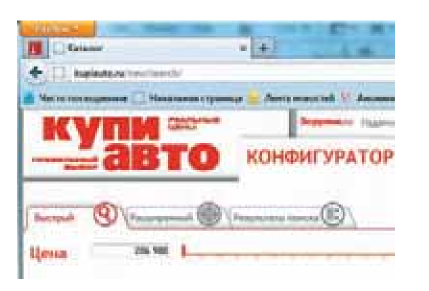
- Поможет выбрать автомобиль исходя из ваших потребностей – они разбиты на группы нашими специалистами во вкладке «Популярные варианты».
- Учитывает эксплуатационные расходы и падение стоимости каждой модификации, которые отражены в уникальном показателе КАР-индекс.



Кар-индекс 8,8 руб./км

- Автоматически подбирает статьи и новости от автосалонов по выбранному авто.

1 шаг заходим на сайт www.kupiauto.ru



2 шаг выбираем автомобиль по заданным параметрам



3 шаг изучаем понравившуюся модель



4 шаг сравниваем с конкурентами

Марка и модель	Комплектация	Кузов	Класс
Nissan Qashqai	XE 1.6 2WD MT5	Универсал	Кроссоверы
Citroen C4 Aircross	1.6 Dynamique 2WD	Универсал	Кроссоверы
SsangYong Actyon New	2.0D Original MT	Универсал	Кроссоверы
Nissan Qashqai+2	XE 1.6 2WD MT5 (+B-L)	Универсал	Кроссоверы
	1.6 LE 2WD CVT KURO	Хэтчбек	Кроссоверы
Volkswagen Tiguan	1.4 TSI MT6 Trend&Fun	Универсал	Кроссоверы
Nissan X-Trail	XE 2.0 MT6	Универсал	Кроссоверы
Mazda CX-5	2.0 Direct MT 2WD	Универсал	Кроссоверы
Peugeot 4007	2.0 Access 2WD 5MT	Универсал	Кроссоверы

5 шаг ищем самые выгодные предложения рынка по выбранному авто







купи авто РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ — ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

ЭКОНОМИКА ЭКОНОМНЫХ

Если автомобиль произведен в России, это не значит, что его содержание обойдется дешевле, чем у собранного за рубежом. В этом убедился **Игорь Теременко**.



«Лада-Приора»

«Люкс», 1,6 л, МТ, 98 л.с., 7,0 л/100 км, 425 000 руб.

ОСАГО	**4356** руб.
Каско	**34 865** руб.
Транспортный налог	**686** руб.
ТО-1 (2000–3000 км)	**4000** руб.
ТО-2	**5800** руб.
Затраты на ГСМ	**47 250** руб.
ИТОГО:	**96 957** руб.

Самые большие затраты ожидают владельцев «Лады-Приора», даже несмотря на то, что машина дешевле сравниваемых одноклассников. Большую часть средств съест страховка, поскольку автомобиль находится в зоне риска угонов. Вдобавок придется раскошелиться на дополнительное техническое обслуживание (2000–3000 км). Также не утешит владельца прожорливый двигатель. В результате последнее место.

Renault Logan

Prestige, 1,6 л, МТ, 84 л.с., 6,9 л/100 км, 429 500 руб.

ОСАГО	**4356** руб.
Каско	**29 971** руб.
Транспортный налог	**588** руб.
ТО-1	**6000** руб.
Затраты на ГСМ	**46 575** руб.
ИТОГО:	**87 490** руб.

Почти на 10 000 рублей меньше потребует содержание «Рено-Логан». Хозяину удастся сэкономить практически на всем. Дорожный налог ниже, чем у конкурентов, страховка ощутимо дешевле, чем у «Приоры». К тому же у модели большой межсервисный интервал и приемлемая стоимость обслуживания. Разве что сэкономить на топливе не получится – покушать «Логан» любит. В итоге четвертое место.



Volkswagen Polo Sedan

Comfortline, 1,6 л, МТ, 105 л.с., 6,5 л/100 км, 514 900 руб.*

ОСАГО	**4752** руб.
Каско	**25 725** руб.
Транспортный налог	**2100** руб.
ТО-1	**8000** руб.
Затраты на ГСМ	**43 875** руб.
ИТОГО:	**87 377** руб.

Чуть меньше поиздержатся покупатели седана «Фольксваген-Поло». Машина сулит экономию лишь на полисе каско – самом дешевом среди сравниваемых авто. В остальном сплошные переплаты: высокий транспортный налог, самые дорогие техническое обслуживание и запчасти. Ударит владельца по карману и использование топлива не ниже А95. Тем не менее «Фольксваген» занимает третье место.

КАК СЧИТАЕМ

Затраты за один год эксплуатации определяем при следующих условиях: годовой пробег составляет 25 000 км, расход топлива в смешанном цикле оцениваем по данным производителя. Стоимость обслуживания вычисляем, ориентируясь на московских дилеров. Цену страховки (у одной и той же страховой компании) и величину дорожного налога принимаем с коэффициентом для Москвы. Бензин А92 на момент подготовки материала обходился в 27 руб. за литр. Расходы на бензин А95 для «Фольксвагена» считаем по 28 руб. 80 коп. за литр.



Kia Rio

Comfort, 1,4 л, MT, 107 л.с., 5,9 л/100 км, 469 900 руб.

ОСАГО	4752 руб.
Каско	31 900 руб.
Транспортный налог	2140 руб.
ТО-1	5600 руб.
Затраты на ГСМ	39 825 руб.
ИТОГО:	84 217 руб.

Гораздо меньше потратят обладатели «Киа-Рио». Сократить издержки удастся за счет дешевого технического обслуживания и меньших расходов на топливо – двигатель «Рио» самый экономичный. Незначительных трат требуют страховка и транспортный налог. Итог – заслуженное второе место.

Hyundai Solaris

Optima, 1,4 л, MT, 107 л.с., 5,9 л/100 км, 475 000 руб.

ОСАГО	4752 руб.
Каско	27 218 руб.
Транспортный налог	2140 руб.
ТО-1	5300 руб.
Затраты на ГСМ	39 825 руб.
ИТОГО:	79 235 руб.

Пьедестал победителя в нашем сравнении достается «Хёндай-Солярис». Основную экономию здесь обеспечит страховка. Еще немного удастся отыграть на сервисе. В итоге владелец «Соляриса» сократит свои издержки без малого на 5000 рублей в сравнении с обладателем модели-близнеца «Киа-Рио».



МАРШРУТОМ УСПЕХА

«А я узбеков люблю, они в мороз хорошо заводятся» – помните фразу из рекламного ролика «Дэу-Нексии»? Насколько хорош этот автомобиль в подержанном состоянии, выяснял **Максим Приходько**. Фото **Евгения Бобрикова**.



Предмет нашего исследования – перелицованный трудяга «Опель-Кадет» образца середины восьмидесятых, который в 1986 году переехал в Корею доживать свой век под именем «Дэу-Леманс». По дороге на новое место жительства потерялся кузов универсал, зато сохранился автомат. В 1994 году машину подновили, изменив оптику и кое-что по кузову. Через два года «Нексия» обрела пристанище на совместном предприятии «Уз-Дэу Авто». Машины собирали также в Ростове из корейских комплектов, однако вскоре производство там свернули и на нашем рынке остались только «узбечки».

Из всего корейского богатства естественный отбор оставил нам только седан с механикой, зато какой! Для большинства россиян «Нексия» стала самой первой новой иномаркой, на которую можно было честно накопить. Два варианта приемистого мотора (75 и 85 сил до 2008 года, позднее 80 и 109 сил), кондиционер в люксовых версиях и огромный багажник на 530 л – подобное сочетание в ту пору встречалось и у других производителей, но совсем за другую цену. Вот почему «Нексия» сразу «нашла себя» не только среди любителей, но и среди профессионалов. Машину полюбили в таксопарках, милиции и в качестве «учебной парты» в автошколах.

ОЧЕВИДНОЕ – НЕВЕРОЯТНОЕ

Да, именно невероятное, ибо поначалу среднеазиатские корни почти корейской машины особо не афишировали, зато потом на этом построили всю рекламную компанию. По части качества сборки, кстати, этот седан не вызывает больших нареканий. (Стоит напомнить, что в Узбекистане не только выращивают хлопок, но и делают самолеты.) Разброс цен за неновую дорестайлинговую «Нексию» составляет от 50 000 до 240 000 рублей. Оттолкнуть от покупки машины в возрасте может лишь внешний вид, но не техсостояние. Известны случаи, когда восьмиклапанные моторы выхаживали 200 тыс. км без капитального ремонта. Кстати, у экземпляров первых годов выпуска был оригинальный октан-корректор, который позволял переводить машину с А95 на А92 одним движением руки. Его коробка была в салоне, в ногах правого переднего пассажира.

Что касается другой коробки – передач, то она практически вечная. Правда, со временем скорости будут включаться не ахти как, особенно первая и третья. Лечится это заменой втулки и тяги привода переключения в сборе. Этот узел зовется в народе «вертолетом», однако цена у него вовсе не авиационная, всего-то 1450 рублей.

Кузов не цинковался, оттого махровая ржа начинала живописно бархатиться по кромке капота, низу дверей и в других местах уже после трех лет московского бытия. С другой стороны, кузовное железо, равно как и другие запчасти для «Нексии», встречается повсеместно и стоит недорого. Скажем, капот обойдется в 8400 рублей, любая дверь не дороже 9000. А ведь есть и разборки, где еще дешевле.

Впрочем, для рабочей лошадки красота – дело десятое. Кстати, экземпляры с нестоличной пропиской в меньшей степени подвержены коррозии, так как агрессивной зимней химией за пределами МКАД не особо злоупотребляют.

Для натурных летних испытаний мы подобрали серебристую «Нексию» 2008 года с пробегом 51 624 км, приехавшую в Москву из Саратова; ее стоимость 240 000 рублей. Она и будет отдуваться за все племя «узбечек».





И сегодня пропорции кузова «Нексии» весьма гармоничны. Антенна на крыше – итог борьбы с автоматически выдвигаемой штатной, которая часто закисала и теряла подвижность.

При осмотре большинства подержанных авто надо проверять состояние тормозной жидкости. У этой «Нексии» ее необходимо менять безотлагательно.

АХ, КАКАЯ «ДЭУШКА»!

Внешне товарный вид машины казался идеальным, но магнитный толщиномер показал, что переднее левое крыло и кромка капота битые. Новое крыло стоит 3950 рублей, вот отчего менять его не стали, а зашпаклевали и подкрасили с переходом. Аналогично поступили и с замятой частью капота. В остальном родной металлик надежно и красиво укрывал машину. На наш взгляд, именно такой цвет наиболее успешно скрадывает солидный возраст модели. С одной стороны, древняя конструкция, с другой – проверено временем и сервисом. Единственный изъян, он же фамильная болячка, – треснутые стекла противотуманных фар. Достаточно пару раз энергично проехать по лужам с зажженными противотуманками – и всё. Покупать новые накладно: пара светильников стоит 3000 рублей ровно! Еще из видимых минусов – глухая тонировка, включая ветровое стекло. Забегая вперед, скажу, что ее мы содрали. Не верьте тем, кто говорит, что она предохраняет салон от жары! У нашей «Нексии» нет кондиционера, и за время пробной поездки я ощутил себя трюмным машинистом броненосца «Евстафий».

Эту машину сдали в трейд-ин, поэтому моторный отсек сиял



Компоновка водительского места повторяет «Опель-Кадет» 1984 года. Рослым людям здесь неудобно.



Наиболее рукастые владельцы, чтобы перевозить длинномеры, заменяли намертво закрепленную спинку заднего дивана аналогичной, от 41-го «Москвича».



Чтобы заполнить такой багажник под завязку, надо постараться. Для пущей грузоподъемности хозяева ставили задние пружины от «Дэу-Эсперо».



Панель приборов с механическим одометром. Базовые версии были без тахометра.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ КУЗОВНЫХ ДЕТАЛЕЙ DAEWOO NEXIA

(в Московском регионе, руб.)

Капот	8400
Задний фонарь	960
Сцепление в сборе	2045
Глушитель («бочка»)	14 100
Радиатор двигателя	5700

невиданной чистотой – явно после предпродажной подготовки. Особых претензий не было, а профилактическая замена ремня ГРМ, масла и фильтра не в счет – это обычный удел неновых авто. Кстати, большинство работ по смене расходников вполне по силам любителям покопаться самостоятельно, а литературы по «Нексии» хватает.

Осмотрели снизу: днище выглядит на отлично – видимо, в Саратовской области химреагентами не злоупотребляют. Единственный недочет – сопливится сальник коленвала. Благо, цена копеечная – 320 рублей.

Переходим в салон. Сочетание чехлов а-ля белый медведь с темной отделкой даже понравилось. Еще один апгрейд – шильдик «Шевроле» на баранке, взятой с «Лачетти». Посадка водителя специфическая (руль практически лежит на коленях), однако привык быстро.

Пробная поездка не вызвала особых эмоций: 109 сил в серебристом фюзеляже исправно передвигали меня по дорогам Москвы. Учитывая, что продавец торг не отменял, начальные 240 000 рублей объективно можно было понизить. Постановка на учет, замена противотуманок, тормозухи, текущего сальника и смена масла с фильтрами – все это стоит более 5000 рублей. Опять же «Нексия» пережила хоть и мелкую, но аварию. Предложений по такой модели хоть отбавляй, а значит, соберись мы приобрести машину, ее итоговая стоимость могла быть в районе 230 тысяч. При такой цене авто не застоится и «дэушка» еще повоюет за симпатии небогатых потребителей в качестве первой иномарки. ЗР

НАША СПРАВКА

«Дэу-Нексия». Автомобиль производится в Узбекистане с 1996 года по полному циклу, в двух комплектациях – базовой GL и расширенной GLE. В 2002 году появилась 16-клапанная версия мотора объемом 1,5 л. Позднее приспособили мотор от «Шевроле-Лачетти» мощностью 109 л.с. Коробка передач – пятиступенчатая механика. Изредка встречаются 3- и 5-дверные хэтчбеки, привезенные из Европы; такие версии могут быть и с автоматом. В 2008 году «Уз-Дэу» подвергла модель незначительному внешнему и внутреннему рестайлингу. Кстати, сейчас в Узбекистане новые «нексии» официально носят имя «Шевроле», но на экспорт все равно идут как «Дэу».











CHEVROLET

CHEVROLET NIVA

ИСТО4Х4НИК БЕЗГРАНИЧНЫХ ЭМОЦИЙ

Тому, кто рожден для бездорожья, рано или поздно может наскучить городская жизнь. И когда необходимо ощутить свое истинное предназначение, почувствовать настоящую свободу, наступает время побега. Побега из города...

NIVA

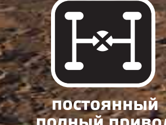
www.gm–avtovaz.ru | горячая линия: 8 800 200 00 76

Комплектация представленного автомобиля может отличаться от фактической. Реклама. Товар сертифицирован.
http://vk.com/chevrolet.niva
http://www.facebook.com/chevrolet.niva

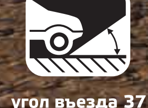
















ЯПОНСКАЯ КАЛЛИГРАФИЯ

Продолжаем сортировать предложения вторичного рынка. На сей раз руководитель отдела маркетинга компании «Формула 91» **Михаил Лезжов** постарался разложить по полочкам класс кроссоверов.

Сегодня кроссоверы занимают примерно 10% общего объема продаваемых на вторичном рынке иномарок, и доля эта постоянно растет (плюс 8% в 2010 году). Фактически картина повторяет путь развития рынка новых автомобилей с отставанием в два-три года.

В самостоятельный класс кроссоверы объединились недавно – лет пять-шесть назад, хотя многие модели существовали и прежде. Так, «Хонду CR-V» относили к внедорожникам, а «Понтиак-Вайб» числился универсалом.

Подержанные «паркетники» не уступают в популярности новым. Напомним, что разговор касается Московского региона, – в других местах свои предпочтения.

1 Бесспорный лидер нынешнего обзора – **«Тойота-RAV4»**. Автомобиль чертовски надежен. Придраться можно, пожалуй, лишь к экземплярам, побывавшим в серьезных авариях. Большинство машин выпущены в 2001–2005 годах и пробежали 70–140 тысяч километров. Встречаются варианты как с передним, так и с полным приводом. Около 85% «равчиков» имеют бензиновый 2-литровый двигатель (158 л.с.) и автоматическую коробку, но нетрудно отыскать и другие версии: с бензиновыми агрегатами от 1,8 до 3,5 л (от 125 до 269 л.с. соответственно) и дизелями объемом 2,2 л (134 и 175 л.с.), которые агрегатированы с различными коробками передач. RAV4 отлично укомплектован уже в базе: в наличии все популярные системы безопасности, электропакет, «музыка» и кондиционер. Есть варианты с круиз- и климат-контролем, датчиками дождя и света, парктроником и навигатором.

2 **«Хонда CR-V»** привлекает одним из самых удобных салонов в классе, благодаря изрядной ширине сидеть в нем очень комфортно. Уюта добавляет несметное количество ящичков, полочек и ниш, что позволяет поддерживать внутри относительный порядок. Возрастной (и ценовой) диапазон довольно внушителен, чаще встречаются экземпляры 1998–2007 годов выпуска с пробегом 80–200 тысяч километров. Автомобили предлагают исключительно полноприводные (с автоматически подключаемой задней осью), хотя существуют и американские версии с приводом на одну ось. Основная масса укомплектована 2-литровым 150-сильным двигателем и АКП, но встречаются и другие бензиновые моторы: от 2,0 л (150 л.с.) до 2,4 л (166 л.с.), а также 2,2-литровый дизель (140 л.с.). Обычный набор опций включает в себя систему распределения тормозных усилий (EBD), антиблокировочную (ABS) и противозаносную (VSA), восемь подушек безопасности, кондиционер, электропакет и «музыку». Отмечают повышенную требовательность машины к характеристикам моторного масла и расходных материалов.

3 **«Лексус-RX»** – пожалуй, лучшее предложение по качеству изготовления и комфортабельности. Однако он на порядок дороже прочих авто и мало дешевеет со временем, что мешает занять лидирующее положение в рейтинге продаж. Моторы (только бензиновые) тоже самые объемные: от 2,7 л (188 л.с.) до 4,5 л (249 л.с.) в составе гибридной установки. Все автомобили оснащены исключительно автоматом и полноприводной трансмиссией, аналогичной той, что идет на RAV4. Проще всего найти в продаже модели RX 300 (204 л.с.) и RX 330 (230 л.с.) 1999–2004 годов выпуска, наездившие 100–180 тысяч километров. Комплектация соответствует классу машины: биксеноновые фары, датчик света, обогрев ветрового стекла, электрорегулируемые кресла с памятью, всевозможные системы активной и пассивной безопасности, включая коленный эйрбег для пассажира! Есть также штатная навигация, передние и задние датчики парковки и многое другое.

4 **«Ниссан X-Трейл»** покупатели ценят за надежные моторы и высокое качество сборки – нарекания крайне редки. Моторы на любой вкус: бензиновые, от 2,0 л (140 л.с.) до 2,5 л (169 л.с.), и дизельные, 2,0 л (140 и 150 л.с.) и 2,2 л (114 и 136 л.с.). Автоматом оснащено 60% машин. Шире всего представлены экземпляры 2004–2008 годов выпуска, с пробегом 60–110 тысяч километров. Комплектация обычная для кроссоверов: системы динамической стабилизации, распределения тормозных усилий и антиблокировочная, электропакет, шесть подушек безопасности, климат-контроль, подогрев передних сидений. Спрос на модель не слишком высокий (пятое место в рейтинге продаж), зато стабильный.

5 **«Мицубиси-Аутлендер»**, занимающий в обзоре четвертое-пятое место, представлен здесь в двух поколениях – собственно «Аутлендер» и «Аутлендер XL». Если вы ищете автомобиль, выпущенный после 2008 года, то, скорее всего, встретите именно XL, хотя обе модели какое-то время выпускали одновременно. В целом под этим именем скрывается относительно недорогой автомобиль, довольно вместительный и обладающий неплохой проходимостью. Однако, как и у многих других «японцев», у него слабая шумоизоляция, что



особенно заметно на автомобилях, вывезенных из США. Машины встречаются на рынке с передним и полным приводом, бензиновые – от 2 л (136 л.с.) до 3 л (223 л.с.) – и 2-литровые дизельные (136 л.с.). Подавляющее большинство выпущено в 2003–2007 годы (80% – с двигателем 2,4 л, 170 л.с.) и накрутило 80–120 тысяч километров. Базовая комплектация небогата: антиблокировочная система, система распределения тормозных усилий, две подушки безопасности, электропакет и климат-контроль. В максимальной добавляются биксеноновые фары, кожаный салон, тонировка стекол и четыре эйрбега.

6 **«Киа-Спортидж»** может иметь самое разное происхождение. Эти кроссоверы везли из Кореи и Европы, немало экземпляров и нашей, калининградской сборки. В целом нареканий немного, а недостатки исправлены в более поздних модификациях. Чаще всего можно встретить «спортиджи» 2005–2008 годов выпуска, с пробегом 80–130 тысяч километров. Практически все – с бензиновым 2-литровым двигателем (142 л.с.), механическая и автоматическая коробки представлены в пропорции 50:50. Встречаются также бензиновые моторы объемом от 2,0 л (95 л.с.) до 2,4 л (176 л.с.) и дизельные – от 1,7 л (115 л.с.) до 2,0 л (184 л.с.). Автомобиль может иметь передний или полный привод с электрогидравлической муфтой. Обычно в комплектацию входит электропакет, сигнализация, шесть подушек безопасности, антиблокировочная система, датчик дождя, кондиционер.

7 Подавляющее большинство кроссоверов **«Додж-Калибр»** ввезено из США, – экземпляры, купленные у отечественных дилеров, на вторичке практически не встречаются. Следовательно, полноприводных машин здесь не найти, только переднеприводные. Несмотря на типично мужской дизайн, чаще всего их приобретают женщины. Все авто с двигателем 2,0 л (156 л.с.) и автоматической коробкой передач, хотя теоретически существуют и иные версии: с бензиновыми двигателями от 1,8 л (150 л.с.) до 2,4 л (174 л.с.) и дизелем 2,0 л (140 л.с.). На продажу выставлены в основном машины 2006–2008 годов выпуска, с пробегом 30–80 тысяч километров. Базовое исполнение – это климат- и круиз-контроль, две подушки безопасности, электропакет, система динамической стабилизации и антиблокировочная система. Доупакованные авто оснащены также боковыми подушками, подогревом сидений, кожаной отделкой салона, люком с электроприводом.

8 **«Хёндай-Туссан»** – неплохой с точки зрения качества и внедорожных способностей автомобиль, близкий по характеристикам к «Ниссану Х-Трейл». Покупателей привлекает в первую очередь экономичный 2-литровый (112 л.с.) дизельный двигатель. Он не без греха: в сильные морозы нередко сбоит управляющая электроника. Встречаются также бензиновые моторы от 2,0 л (140 л.с.) до 2,7 л (173 л.с.). Тип привода передний или полный, подключаемый через фрикционную муфту. Большинство автомобилей – 2006–2008 годов выпуска, с пробегом 50–110 тысяч километров. В 70% случаев – с автоматической КП. В комплектацию входят система динамической стабилизации и антиблокировочная, кондиционер, электропакет, подушки безопасности. Сверх того машина может быть оборудована датчиками света и дождя, климат- и круиз-контролем, парктроником, кожаным салоном и ксеноновыми фарами.

9 **«Понтиак-Вайб»**, созданный совместными усилиями специалистов «Джи-Эм» и «Тойоты», вобрал в себя лучшие качества моделей каждого из концернов: отменное качество и низкую стоимость обслуживания. На рынке присутствуют как передне-, так и полноприводные варианты, комплектуемые, как правило, АКП. Двигатели исключительно бензиновые, объемом от 1,8 л (124 л.с.) до 2,4 л (158 л.с.). Основная масса машин изготовлена в 2003–2008 годах, на одометре 40–90 тысяч километров. Комплектация скромная: подушки безопасности, кондиционер, круиз-контроль и электропакет. Реже встречаются варианты с системой динамической стабилизации и антиблокировочной, датчиками света и дождя, подогревом сидений и парктроником.

10 **«Ниссан-Кашкай»** известен в двух ипостасях, различающихся в основном пассажировместимостью. Семиместный «Кашкай+2» на вторичке представлен слабо – видимо, не успел достаточно устареть. Впрочем, и обычный «Кашкай» достаточно молод: бал правят машины 2007–2009 годов выпуска, с пробегом 50–90 тысяч километров. Примерно 60% располагают бензиновым двигателем 2,0 л (140 л.с.) и автоматической коробкой передач (точнее, вариатором). Существует также бензиновый мотор 1,6 л (114 л.с.) и пара дизельных: 1,5 л (106 л.с.) и 2,0 л (150 л.с.). Машины бывают как с приводом на переднюю ось, так и полноприводные (с подключаемой задней осью). В обычную комплектацию входят электропакет, восемь подушек безопасности, кондиционер, подогрев передних сидений, системы: антиблокировочная, динамической стабилизации, распределения тормозных усилий. Автомобиль городской, – прежде чем соваться на бездорожье, следует хорошенько подумать.

КРОССОВЕРЫ НА РЫНКЕ ПОДЕРЖАННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Марка, модель	Минимальная – максимальная стоимость, тыс. руб.	Средний возраст, лет	Ожидание покупателя на площадке, дней	Место в рейтинге продаж (по объему)
«Тойота-RAV4»	205–965	9	56	1
«Хонда CR-V»	250–1180	9	13	2
«Лексус-RX»	470–2250	8	40	3
«Ниссан X-Трейл»	475–980	6	31	4-5
«Мицубиси-Аутлендер»	460–940	6	33	4-5
«Киа-Спортидж»	245–1230	6	33	6
«Додж-Калибр»	505–710	4	44	7
«Хёндай-Туссан»	530–1265	5	37	8
«Понтиак-Вайб»	380–670	5	40	9
«Ниссан-Кашкай»	605–900	4	41	10

ВЕЛИКАЯ ДЕПРЕССИЯ

Приключения с подержанным микроавтобусом обошлись в кругленькую сумму. Баланс подвел **Игорь Теременко**.

Краткое содержание предыдущей серии (ЗР, 2012, № 5): купленный за 68 000 рублей вэн «Фольксваген-Транспортер Каравелла» 1985 года выпуска решено ремонтировать в Белоруссии. Предварительно подготовив автомобиль, наша команда отправилась в Барановичи, но поездка не задалась.



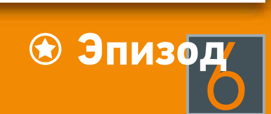
Эпизод 1

ПРИКАЗАЛ ДОЛГО ЖИТЬ

★ Запустить «сердце» вставшей на обочине «Каравеллы» с ходу не удалось. Приплыли! Внешне мотор выглядел, словно живой, даже антифриз безмятежно плескался в бачке. Только легкий вьющийся парок наводил на мысль о перегреве. Все последующие реанимационные мероприятия не помогли, а заниматься полевым ремонтом в наши планы не входило, – настало время задуматься о будущем. Двигаться решили в прежнем направлении, поскольку аппетит российских ремонтников мог поставить крест на всем мероприятии. Вот только болтаться на буксире 400 км в промороженной машине не сильно хотелось.

★ Найти запчасти живьем ни в Белоруссии, ни на рынках соседних Польши и Литвы не удалось. В Москве объявления о продаже таких двигателей встречались куда чаще, однако цена (около 45 000 рублей) отбивала всякую охоту к покупке. Один агрегат случайно обнаружили у знакомого, но, по его словам, мотор еще при жизни подозрительно постукивал, ни одна специализированная мастерская за диагностику не взялась.





Эпизод 6

ДНЕМ С ОГНЕМ

★ Не успели мы оправиться от перенесенных несчастий, как обрушилась новая напасть. Вскрыв оппозитный двигатель, белорусские мастера не нашли внутри почти ни одной целой детали! По-видимому, начало разгрому положил заклинивший поршень, затем оборвался шатун, в лапшу покрошив остальную начинку. Не обошлось, разумеется, без «руки дружбы», которую мы почему-то не заметили раньше. Стоимость бэушного ремкомплекта (включая блок) спецы оценили в 12 000 рублей, а трудозатраты – в 6000. Но даже эти скромные цифры поставили прибыльность нашего эксперимента под большое сомнение.

Эпизод 5

ЧЕРНАЯ МЕТКА

12 000 руб. 6000 руб.



★ Свалившееся на наши головы приключение едва не привело к еще одним непредвиденным тратам: мы едва успели к поезду, билеты на который приобрели еще в Москве. Маршрут был международный, до Барановичей состав успел побывать в нескольких странах Европы. Запасов еды, похоже, не хватило: в меню ресторана значилась только заветренная котлета по цене фуа-гра и чай с лимоном стоимостью с бокал хорошего бургундского. Короче, спать легли на голодный желудок. Зато в столицу состав прибыл по расписанию.

Эпизод 4

ДОРОГА ДОМОЙ



Эпизод 3

БИТЫЙ БИТОГО ВЕЗЕТ

★ Отвезти нас в Барановичи водитель видавшего виды эвакуатора согласился на удивление легко. Возможно, он был в простое, но скорее всего парня привлекла возможность срубить деньжат: как оказалось впоследствии, запрошенная им плата в 10 500 рублей, смешная по московским меркам, превосходила местную таксу минимум на три тысячи. Процесс погрузки занял целых тридцать минут: на самодельной платформе современные средства механизации напрочь отсутствовали. В транспортной работе «спасатель», переделанный из обычного грузовика, тоже не особо усердствовал, более 70 км/ч выжать из его замученного нутра так и не удалось. Такими темпами попасть в пункт назначения мы смогли лишь в сумерках, заждавшийся директор сервиса встречал нас уже с фонарем.

Эпизод 2

ИХ НРАВЫ

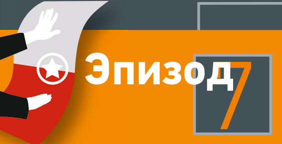


★ Говорят, бог дураков любит: откуда ни возьмись появился дорожный патруль. Экипаж, завидев наши скорбные лица, подрулил к месту происшествия. О чудо! Местные гаишники начали разговор с вопроса, не требуется ли подмога. Нам бы таких инспекторов, да побольше! «Форменные» помощники не только снабдили нас координатами местной техпомощи, но и проводили до ближайшего телефона. Хозяева аппарата, по совместительству владельцы придорожного кафе, традицию гостеприимства поддержали, не взяв за звонок ни копейки.



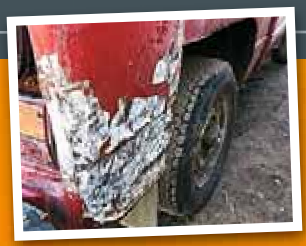
10 500 руб.





Эпизод 7

БЕЛЫЙ ВЕРХ, КРАСНЫЙ НИЗ



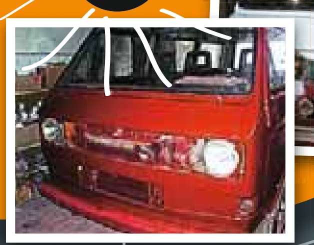
★ Зато жестянщики недостатка в деталях не испытывали. Не теряя времени, они поменяли колесные арки, залатали дыры в панели под ветровым стеклом, вварили новый порог и отрихтовали всевозможные вмятины. Эстафету приняли маляры, выкрасившие кузов «бусика» в сочный бордовый цвет, а крышу мы попросили сделать белой. Но и здесь без сюрпризов не обошлось: оговоренная ранее стоимость работ (45 000) неожиданно выросла на 8100 рублей, что нам ловко объяснили использованием более качественных материалов.

45 000 руб.

53 100 руб.

Эпизод 8

ПЛАМЕННЫЙ МОТОР



★ Когда выхода нет, ищите его с противоположной стороны! Не обнаружив подходящего оппозита, белорусы, ничтоже сумняшеся, внедрили под капот «Транспортера» рядный двигатель от старенького «Пассата» – объемом 1,8 л, с электронным моновпрыском. Благо, таких моторов и запчастей к ним на разборках – завались. Разумеется, кое-что пришлось переделать: наклоненный под углом 45 градусов агрегат состыковали с четырехступенчатой коробкой передач от дизельной версии «Транспортера», оттуда же перекочевал поддон картера, избавляющий благодаря своей форме от масляного голодания. До кучи прикупили сцепление, маховик, стартер и массу другой мелочевки. Трансплантация обошлась в 45 000 рублей, но расходы на этом не кончились. Во время пробной поездки рассыпался очередной ШРУС (2100 рублей) и потек радиатор (2400 рублей). Заглянув в разверзшуюся перед нами финансовую пропасть, мы поспешили с возвращением в Москву.

45 000 руб.

2100 руб.

2400 руб.

Эпизод 9

ДЕЖАВЮ

★ В дороге новый двигатель показал себя куда лучше предшественника: работал тихо и ровно, потребляя не более 9 л/100 км против 14 л у «покойничка». О коробке такого не скажешь: из-за несоответствия передаточных отношений автобус легко шлифовал асфальт даже на второй передаче, однако максималка едва дотягивала до 95 км/ч. Впрочем, такой режим для коммерческой эксплуатации вполне подходящий. Поймать нужную передачу удавалось с трудом, процесс напоминал помешивание ложкой в стакане. Хотя на трассе с редкими переключениями это особо не досаждало. Главное – «Транспортер» уверенно поглощал километры! В сумерках промелькнул Можайск – до дома рукой подать. И тут вспыхнула лампа давления масла... Приплыли?! От рукоприкладства «бусик» спасла случайность: собираясь как следует пнуть его в задний бампер, один из нас наступил в лужицу масла. Вон оно что, слесарь просто забыл затянуть пробку поддона! Спрятавшаяся в недрах салона баночка «на долив» пришлась весьма кстати. Есть все-таки в жизни счастье!

Эпизод 10

СВОИМИ СИЛАМИ



+ 350 руб.



★ Как выяснилось по прибытии, ремонтом «Транспортера» можно заниматься бесконечно. Злополучный болт оказался не пробкой, а заглушкой, кое-как (без резьбы) приспособленной вместо неведомого датчика. Чтобы соединение обрело надежность и герметичность, пришлось изрядно повозиться. Заодно устранили избыточные зазоры в механизме выбора передач, почистили контакты заедавшего стартера, заменили несколько предохранителей, облагородили колеса колпаками (350 рублей за комплект) и доделали кое-что еще по мелочи. Теперь товар можно показывать будущим покупателям.

С ТРЕХ СТОРОН

В 2010 году Россия, Казахстан и Белоруссия подписали соглашение, которое упростило ввоз товаров из одного государства в другое. Нужно ли платить таможенные пошлины, если речь идет об автомобиле? Сергей Смирнов обратился за разъяснениями в Федеральную таможенную службу РФ.

Какие машины из Белоруссии и Казахстана облагаются пошлиной?

Автомобили, ввозимые в Россию из Белоруссии или Казахстана, делят на две категории. Первая – так называемые иностранные транспортные средства; за их ввоз придется заплатить таможенные платежи и сборы. Это автомобили, ввезенные из третьих стран в Белоруссию или Казахстан в период с 01.01.2010 по 31.06.2011. То есть иномарки, которые оформлялись по таможенным ставкам, отличающимся (более низким) от единых ставок, утвержденных тремя союзными государствами. Если вы все-таки решились купить такой автомобиль, имейте в виду: российская таможня обязательно потребует доплатить разницу, только после этого машину можно будет поставить на учет у нас.

Если же автомобиль ввезен и поставлен на учет в соседней стране в иные сроки, то он признается автомобилем Таможенного союза и не требуется ничего доплачивать при пересечении границ союзных государств.

Принадлежность к той или иной категории подтверждается сертификатом СТ-1, который выдаст дилер. Но в любом случае подтверждение придется получить в российском таможенном органе, независимо от представленных на автомобиль документов. Предполагается, что каждое из трех государств будет своевременно поставлять информацию в единую базу данных обо всех ввозимых из-за границы автомобилях. Не сработало? Значит, все будет по старинке: наши таможенники направят запрос, а ответа, видимо, придется ждать несколько дней.

Где оформляют автомобили, ввозимые из Белоруссии или Казахстана?

Перед постановкой на учет необходимо обратиться в таможенные органы по месту жительства, при необходимости – оплатить таможенные сборы. После этого таможенные органы выдадут паспорт транспортного средства – и можно ехать в ГАИ.

Может ли гражданин РФ ездить в России на автомобиле, зарегистрированном в Белоруссии или Казахстане, по доверенности? Если да, то как долго?

Иностранные транспортные средства, зарегистрированные в Республике Беларусь или Республике Казахстан, могут временно ввозиться в Российскую Федерацию без уплаты таможенных пошлин, налогов и без внесения обеспечения уплаты этих пошлин и налогов. Но управлять ими могут только граждане Белоруссии или Казахстана (соответственно). Ввоз и использование на территории РФ таких автомобилей иными лицами, а также их отчуждение, передача в пользование, распоряжение на территории России допускаются только при условии их декларирования в таможенных органах РФ, уплаты пошлин и налогов. А вот транспортные средства Таможенного союза могут перемещаться в пределах трех государств без уплаты таможенных пошлин, налогов, без внесения обеспечения и вне зависимости от того, кем этот транспорт ввозится в Российскую Федерацию.



Заключение

★ Сложив общие затраты на мероприятие, получили 211 000 рублей. Пытаясь вернуть свое, в первом объявлении запросили 210 000. За неделю текст посмотрели больше тысячи человек, но покупателей среди них не нашлось. Когда цена опустилась до 170 000, тут же нарисовался первый клиент и предложил 160 000 рублей. Несмотря на убытки, мы не отчаиваемся: проект продолжается.

300 ТЫСЯЧ? БЕЗ ПРОБЛЕМ!

Опытом десятилетней эксплуатации ВАЗ-2110 делится наш читатель **Олег Мосов**.

Началась эта история в 2002 году, когда от моего «Москвича-2141» остался холмик ржавчины. Ему на замену я стал искать секонд-хэнд. На рынке в Набережных Челнах увидел вполне привлекательную серебристую «десятку». Машине меньше года, пробег 14 300 км, двигатель 8-клапанный, 1,5 л (ВАЗ-2111).

Купил, и первые же километры разочаровали. Крутящий момент на пониженных оборотах показался слабоват, ведь на «Москвиче» я привык к мотору 1,8 л. Да и салон, если сравнивать с «сорок первым», тесен. Похоже, сводя к минимуму аэродинамическое сопротивление, на ВАЗе забыли о том, что небогатый россиянин, покупающий отечественную технику, как правило, не из потомков Хо Ши Мина.

Однако мало-помалу настроение стало улучшаться. Возникло чувство, что двигатель прирабатывается и растет мощность. На самом деле это я научился держать необходимые обороты, вовремя включать передачи и так далее. А когда понял, на что способен автомобиль при скоростях за сотню, прибавилось уверенности при обгонах, затяжных подъемах, встречном ветре...

С первых поездок веду бортовой журнал, в нем отражена эксплуатация машины на протяжении вот уже 286 тыс. км. Детали менять случалось, ведь ничто, сделанное людьми, не вечно, особенно наши расходники. Шаровые опоры я заменял через 50 тыс. км просто из соображений безопасности. На наших «трассах» что-нибудь обязательно отвалится – не дай бог, если переднее колесо! А ведь шаровая опора, даже потрескавшись, ничего на ушко не шепнет. Стоит ли рисковать, если замена – дело копеечное?

Топливные и воздушные фильтры обновлял через 10 тыс. и 20 тыс. км соответственно, ремни приводов ГРМ и генератора – через 50 тыс., колодки, рулевые наконечники, тормозные шланги – по мере износа. Чистил форсунки каждые 50 тыс. км, заменял тормозную жидкость раз в три года. А шины менял, увы, не только из-за износа протектора: покрышки Я-517, стоявшие на купленной машине, очень скоро пошли винтом!

Ступичные подшипники, выпускная система (за исключением глушителя, который я заменил при 270 тыс. км пробега!) по сей день родные. Двигатель и коробка передач не ремонтировались.

Конечно, любая техника требует внимания, но цены на детали «десятки» на фоне иномарочных ласкают взгляд и слух.

Разумеется, больше всего денег любой автомобилист тратит на топливо. На пробег 286 тыс. км потрачено около 20 тыс. л бензина. За их стоимость можно купить несколько подержанных авто. Но будем объективны: «десятка» не более прожорлива, чем большинство ее одноклассников.

Что еще? Сцепление первый раз потребовало замены на 145-й тысяче. А передние стойки с опорными подшипниками дослужили до 200 тыс. км.

ВАЗ-2110

- Год выпуска – 2001-й
- В эксплуатации – с ноября 2002 года (второй владелец)
- Пробег – на момент покупки 14 300 км, сейчас 300 500 км
- Средний расход бензина – 8,5 л/100 км в городе, 6 л/100 км за городом



Неплохо, да? Но первый ДМРВ продержался лишь до 75 тыс. Зато второй жив по сей день. Якорь генератора прослужил около 275 тыс. км, под конец щетки прогрызли контактные кольца! Однако до этого батарея семь лет нормально работала, а значит, параметры бортовой сети были стабильны. Зная сроки службы ряда аналогичных узлов БМВ или «Мерседеса» да еще помня их цены, я «десяткой» не сильно обижен.

Хотя слабых мест у нее хватает. О недостатках систем вентиляции и отопления кто только не говорил, а разработчикам вроде невдомек. Мне удалось решить проблему, как описано в ЗР, № 5 за 2012 год. Ненадежный шаговый электродвигатель привода заслонки заменил тросиком подсоса от ГАЗ-53. Дешево и безотказно! Даже в сильный мороз салон теплый, льда на стеклах нет.

Немало досаждали тормоза. Вакуумный усилитель пришлось менять трижды: первый – при пробеге 240 тыс. км (вполне терпимо!), а вот следующие два отработали 28 и 14 тыс. км соответственно. Ныне трудится уже четвертый. Не многовато ли?

Ручник. Уже при небольшом износе колодок его невозможно отрегулировать: рычаги, к которым крепятся концы троса, при попытке его натянуть отгибаются наружу – и за них задевают выступающие концы болтов крепления колес. Укорачивал болты до предельного размера, устранял люфты рычагов шайбами. Что-то получилось, но осадочек остался. Верное средство – новые колодки, но обидно, ведь старые еще могли служить...

В том, что расширительный бачок системы охлаждения может невзначай лопнуть, убедился через год после покупки, во время поездки в Белоруссию, где запчастей к «десятке» просто не было! Выручили паяльник и пластиковая кукла. Нарезав полосок, начал их плавить – и заварил трещину бачка по шву. С залатанным удалось и домой вернуться (2300 км до Урала), и еще месяц поездить. В дальнейшем профилактически менял бачок каждые два года. Недавно узнал, что опытные люди не ограничиваются заваркой подобных трещин: шов обязательно усиливают, вплавляя в пластик тонкую металлическую сетку, разреженную стеклоткань и т. п. Это не вредно даже для нового бачка.

Важная черта ВАЗ-2110 – легкий доступ к большинству узлов. Сказанное важно и для убежденного клиента сервиса, ведь там приходится платить за любые операции. Вспомните, сколько мороки с заменой свечей на «Субару» или даже лампочек на современных иномарках. К тому же любую деталь к «десятке» можно купить где угодно, не ожидая ее неделями. Даже новое стекло можно поставить за 2500 рублей!

Недавно в моем гараже появился «Хёндай-ix35». Но продавать ВАЗ-2110 не спешу: моей семье он верный друг и помощник. А «корейцу» это еще предстоит доказать! **ЗР**

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И РЕМОНТ*, руб.

Плановые замены расходников – шин, фильтров, свечей, тормозных колодок, дисков, барабанов, ремней приводов ГРМ и генератора, шаровых опор и т. п.	35 177
Замены деталей, связанные с внеплановым износом (вакуумный усилитель тормоза, глушитель, помпа, ШРУС, ветровое стекло, радиатор системы охлаждения, ДМРВ, ДПДЗ и т. д.)	12 885
Дополнительные траты на улучшение показателей автомобиля (диски ВСМПО, задний стабилизатор поперечной устойчивости, пружины «ФОБОС» и т. д.)	19 358
Технические жидкости: тормозная, охлаждающая, масла, препараты «ХАДО» и т. д.	25 525
Прочее (сальники, пыльники, регулировочные шайбы клапанов, прокладки, резинки дворников, тормозные шланги, лампы, регулятор напряжения)	3485
ИТОГО:	**96 430**

**Все работы, за исключением регулировки схождения и развала передних колес и чистки форсунок, выполнял своими силами.*

ТРУДОВАЯ ДИНАСТИЯ

VOLKSWAGEN GOLF

- Изготовитель – «Фольксваген», Германия
- Год выпуска – 2011-й
- В эксплуатации «За рулем» – с декабря 2011 года
- Пробег на момент отчета – 13 000 км

Сергей Мишин

Отслужившую свое на шинных тестах «Шкоду-Октавия» (ЗР, 2012, № 3) сменил ее родственник «Фольксваген-Гольф». Решающим фактором в выборе послужила общая платформа. Параметры колес у обеих машин одинаковые, значит, уже имеющиеся в немалом количестве тестовые диски подойдут и новичку.

Рабочей лошадке изыски роскоши не к лицу, поэтому остановились на варианте с трехдверным кузовом и знакомым восьмиклапанником объемом 1,6 л, – точно такой же мотор верой и правдой служил на «Шкоде».

Особых нареканий за время первой зимовки машина не заслужила. Расходы – лишь на топливо и омывайку (накрутить 15 тысяч до первого ТО не успели). Однако взаимная притирка все же потребовала некоторых усилий. Уже при первом знакомстве натыкаешься на то, что пустить двигатель можно лишь при выключенном сцеплении, – иначе стартер не работает. Наверное, тем, кто часто возит в машине не в меру любопытных малышей, это понравится. Нам такая перестраховка показалась излишней. Пустить двигатель, просто открыв дверь (например, для прогрева), здесь не получится.

В первых поездках убедились, что «Гольф» гораздо ближе к земле, чем



Не совсем удобна ручка регулировки температуры. При повороте влево до упора автоматически включается кондиционер и рециркуляция. Чтобы найти режим приточной вентиляции, приходится немного возвращать рукоятку назад и ловить нужное положение. Здесь не хватает ощутимого порога срабатывания.



Задние дублированные габаритки работают необычно. Постоянно горят только внешние элементы, расположенные на самом кузове. Внутренние, что на двери задка, гаснут при открытии двери. Видимо, данное решение призвано беречь лампочки: чтобы не стряхнуть нити при захлопывании двери багажника.



Не каждый обратит внимание, что на ручках дверей не видно личинок. То есть замерзание замков на морозе (после мойки, к примеру) исключено в принципе. На самом деле со стороны водителя она есть, но спрятана под пластиковой крышкой. В случае необходимости заглушку нетрудно поддеть ключом, открыв путь к личинке.



Самое забавное место для мелочей – подставка для кружки, да еще с вырезом под ручку. В перерывах между тестовыми заездами она нужна на все сто!



Шнурок, которым «привязана» пробка бензобака, на морозе теряет эластичность и не дает повесить пробку на лючок.



Запаска окружена удобным пеналом для мелочей, без которых многие водители не могут обойтись. Это трос, перчатки, ветошь, бутылка с водой и т. п. В итоге по багажнику ничего не болтается.

казалось. Скромный дорожный просвет на шоссе не особо критичен, хотя и заставляет водителя мониторить все дорожные неровности. Но тесты шин – разговор особый. При испытаниях на проходимость с небольшим клиренсом трудно двигаться по глубокому снегу, особенно если в салоне присутствуют представители шинных компаний, – возникает ощущение, что просвет в задней части машины исчез. Поэтому теперь гостям приходится наблюдать за тестом со стороны.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ VOLKSWAGEN GOLF

(0–13 000 км), руб.

Автомобиль в комплектации Trendline с пакетом безопасности и кондиционером	**673 530**
Расходы на содержание	**39 620**
Из них на бензин А95 (средний расход – 8 л/100 км)	**29 120**
Допоборудование (аудиосистема)	**6500**
Технические жидкости (омывающая)	**4000**
Стоимость 1 км пробега	**3,05**

С топливом тоже не все гладко: в отличие от шкодовского, этот мотор 92-й бензин не переваривает, ему подавай 95-й.

Количество дверей для тестовой машины не имеет значения. А вот в городской жизни трехдверка оказалась не очень удобна. На тесной парковке широкую дверь на большой угол не открыть, внутрь приходится буквально просачиваться.

Остальные впечатления – в подписях к фото. **ЗР**



СКОВОРОДКА В ЦИЛИНДРЕ

Почему в одном и том же двигателе одно масло ходит от смены до смены, а другое приходится периодически доливать? Такой вопрос часто задают наши читатели. А действительно, почему? Рассуждают **Михаил Колодочкин** и **Александр Шабанов**.

Не так давно один знакомый полуолигарх жаловался на непомерный масляный аппетит новой игрушки. Дескать, купил «Кайен Битурбо», а он жрет по два литра хорошей дорогой синтетики на тысячу километров...

Жаба, кажется, победила: полуолигарх продал свой «поршик». Но вопрос остался: куда и почему уходит масло? И как выбрать такое, которое расходуется не столь рьяно?

Основной причиной ухода масла является его угар (подробности – в колонке справа). На него влияют конструкция и состояние двигателя, режим эксплуатации, температура воздуха за бортом. И, конечно же, свойства самого масла.

Ни один параметр напрямую не подсказывает, насколько быстро оно будет угорать. Но косвенно об этом свидетельствуют две величины: испаряемость масла (см. врезку на с. 139) и температура вспышки. Если первый параметр практически нигде не фигурирует и разузнать его сложно, то температура вспышки указывается во всех спецификациях. При этой температуре происходит воспламенение паров с поверхности масляной пленки при воздействии открытого огня (в нашем случае – пламени от сгорания топлива). Зависит она от состава масла: чем больше в нем легких фракций, тем ниже температура вспышки.

ЧЕМ ВЫШЕ ЗАЯВЛЕННАЯ ТЕМПЕРАТУРА ВСПЫШКИ, ТЕМ МЕНЬШЕ УГАР.

Для испытаний мы взяли семь масел разных типов, но одной группы вязкости, соответствующей «сороковым» по классификации SAE. Минеральное масло «ЛУКОЙЛ-Стандарт» 10W-40 имеет паспортную температуру вспышки 217 °С. Оно пойдет как базовое: с ним будем сравнивать другие. Три полусинтетики из группы 5W-40 – гидрокрекинговое масло ZIC A+ с температурой вспышки 235 °С, Castrol Magnatec (232 °С) и RAVENOL

ПОЧЕМУ И КАК УГОРАЕТ МАСЛО

Бытует мнение: все масло, попавшее в цилиндр, неизбежно и безвозвратно сгорает. Так ли это? Нет!

Масло находится в цилиндрах в виде пленки, оставляемой первым поршневым кольцом. Средняя ее толщина – 10–20 микрон, в зависимости от режима работы, изношенности двигателя, вязкости масла и кучи других параметров. Если взять типичный полуторалитровый мотор, то легко подсчитать, что при толщине масляной пленки в 10 мкм за один цикл в цилиндры попадает примерно кубик масла. Прикинем: если бы оно всё выгорало, то при 3000 об/мин за минуту в трубу вылетало бы... 1,5 л масла! Значит, за каждый цикл сгорает не вся масляная пленка, а только малая ее часть.

Вспомните, как ведет себя масло на сковороде, когда ее греете. Сначала оно растекается по горячей поверхности, потом, по мере нагрева, начинает кипеть и вонять. А если плеснуть холодное масло сразу на раскаленную сковородку, рискуете брызгами лицо обжечь. Теперь о том же, но научно. Когда масло прогрето ниже температуры кипения, оно испаряется медленно с нагретой поверхности в атмосферу. Когда закипает – испарение резко усиливается. А уж при очень высоких температурах микровзрывы отбрасывают капли масла от сковородки.

В цилиндре двигателя все аналогично. По нашим оценкам, преобладать должен первый режим испарения масла, когда до его объемного кипения дело не доходит. Казалось бы, при огромных температурах сгорания топлива в цилиндрах масло должно как минимум шкворчать! Но в том-то и дело, что лежит оно тонкой пленкой на сравнительно холодной поверхности цилиндра, охлаждаемого антифризом, и поэтому прогревается не так сильно. Лишь когда педаль топят в пол, поверхностные слои пленки масла начинают кипеть. Оттого при быстрой езде доливать масло приходится чаще.

КУДА УХОДИТ МАСЛО

Если на асфальте под машиной нет капель масла, то есть все сальники целы, – можно утверждать, что масло расходуется в основном на угар. В моторах с турбонаддувом оно тратится также на смазку турбокомпрессоров, поэтому общие потери масла там больше. Далее – протечки масла через маслоотражательные колпачки. Этот расход может стать основным, если они полностью изношены или совсем высохли. Кое-что уходит в виде паров масла через систему вентиляции картера.

Кстати, кроме того, что с маслом улетают денежки, его большой расход чреват и другими проблемами. Это повышенный темп загрязнения внутренних поверхностей двигателя, – ведь горит масло плохо и грязно. Это снижение ресурса нейтрализаторов, которые не в состоянии переварить продукты неполного сгорания тяжелых углеводородов масла. Это рост токсичности отработавших газов: недаром сейчас «це-аш» в них разделяют на топливные и нетопливные, то есть масляные.

ОБ ИСПАРЯЕМОСТИ МАСЛА

Скорость испарения масла должна зависеть от температуры начала его кипения, фракционного состава и толщины масляной пленки, формируемой первым поршневым кольцом на стенке цилиндра, которая, в свою очередь, зависит от высокотемпературной вязкости масла. Все это хорошо, но описания масел таких параметров обычно не содержат. Есть, правда, так называемая испаряемость масла по NOACK – чем она ниже, тем меньше склонность масел к угару. Принцип определения этого параметра прост: масло греют один час при температуре 250 °С, после чего оценивают потерю массы. Минералки при этой пытке теряют до 22–25%, хорошие современные синтетики – менее 8–10%. Чем выше класс базового масла, тем ниже потери масла на испаряемость. К сожалению, большинство фирм не указывает этот параметр в описаниях своих масел.

В реальном двигателе все гораздо сложнее. Там при резко переменных температурах и давлениях испаряется тонкая пленка масла, чего ни одной модельной установкой не измеришь. Отсюда и возможные ошибки: из метода следует, что испаряемость более вязких масел ниже, а на практике с ростом вязкости масла растет его расход. Причина простая: толщина слоя масла на стенках цилиндра, а значит, и его пропуск в зону прогрева и испарения с ростом вязкости резко увеличиваются.

(224 °С). Синтетику с максимальным значением температуры вспышки представляли наш «ТОТЕК-Астра Робот» на базе полиальфаолефинов (ПАО), относимый производителем к категории Full Synthetic (246 °С), и эстеровый Xenum X1 с рекордными 247 °С. Ну а чтобы выяснить, правы ли те, кто считает, что синтетики угорают меньше других масел, взяли еще одно масло – Neste Oil, также позиционируемое как полная синтетика, но со сравнительно невысокой температурой вспышки – 228 °С. Показатели вязкости у всех масел близкие, а вот основы абсолютно разные: минералки, простые и продвинутые гидрокрекинговые полусинтетики, хорошие синтетики на базе ПАО и даже самые продвинутые синтетические масла на эстеровой основе.

Строго отмеренные 3 л масла заливаем в стендовый мотор, после чего – 30-часовой «заезд» на условной скорости 120 км/ч. Движок простенький, ВАЗ-21083: для такого почти 4000 км пробега на постоянной скорости – серьезное испытание. После «заезда» масло до капли сливаем по строго определенному ритуалу. Остается сравнить остатки.

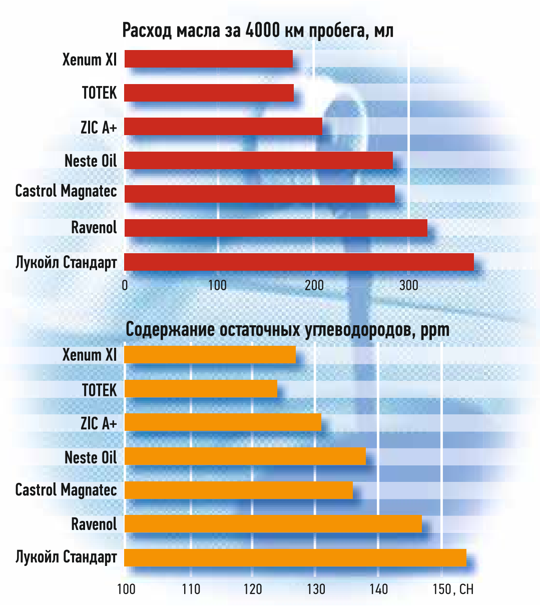
Известно, что продукты сгорания масла влияют на токсичность отработавших газов, – но вот сильно ли? Чтобы определить это, по ходу испытаний в фиксированном режиме работы мы замеряем содержание остаточных углеводородов в выхлопе. Поскольку топливо одно и то же, все различия, выходящие за предел погрешности измерения, можно отнести на так называемые нетопливные СН, порождаемые испарением и сгоранием масла в цилиндрах.

Итог подтверждает наши предположения: меньше угорает масло с более высокой температурой вспышки. Так, «ТОТЕК-Астра Робот» показал один из лучших результатов; в пределах погрешности измерений рядом с ним оказался и бельгийский XENUM X1. И действительно, температура вспышки у них лежит за 245 °С. Среди всех полусинтетик лучший результат по угару показал корейский ZIC A+ с заявленными 235 °С. А худший результат – у обычной минералки с ее 217 °С. Данные замеров СН также косвенно подтверждают эти результаты.

Можно возразить: мол, и так было ясно, что синтетика лучше всех прочих масел! А вот и нет: сравните результаты полусинтетического ZIC A+ и полной синтетики Neste Oil – у корейского товара они пусть ненамного, но лучше. Оно и понятно, мотор наклеек на канистрах не читает, ему важны свойства углеводородной жидкости, залитой в поддон.

Так на что же смотреть, когда выбираешь масло в расчете на его минимальный расход? Вопрос особенно актуален для побитых жизнью моторов, которым одной заправки масла от смены до смены уже не хватает. Задают его и любители быстро и далеко ездить, равно как и владельцы мощных моторов с наддувом. Легче всего ориентироваться по температуре вспышки, благо на сайтах она приводится для всех масел. Чем выше, тем лучше. Как показали наши испытания, цифра выше 230 °С обещает сравнительно малый расход на угар. А уж если она лезет за 240 °С, то совсем хорошо. Правда, за все время работы с маслами в группе «сороковок» такими величинами могли похвастаться только две марки: XENUM X1 и «ТОТЕК-Астра Робот».

Следует помнить, что температура вспышки различна для масел разных групп вязкости. Вязкость, конечно же, первична, поэтому сначала подберем требуемое масло по SAE, а уж потом, в пределах выбранной группы, будем уточнять свой выбор, выискивая наибольшую температуру вспышки. **ЗР**



Содержание остаточных углеводородов совпадает с величинами угара масла с точностью до погрешности измерения.

ТРЕВОЖНЫЙ ЧЕМОДАНЧИК

Спасатели и врачи держат в них все необходимое для срочного вызова к больному или на место происшествия. Аварийные наборы для автомобилистов сродни им: кинул в багажник – и забыл, лучше навсегда. А не забыли ли изготовители наборов о чем-то важном? Проверял **Геннадий Емелькин**.

Мы приобрели семь таких наборов и заглянули внутрь. Как правило, в более или менее удобной сумке лежали знак аварийной остановки, аптечка, огнетушитель, трос и перчатки. Попадались и светоотражающие жилеты – нелишняя, знаете ли, вещь, особенно в темное время на неосвещенной дороге. Из этого перечня ПДД признают абсолютно необходимыми три первые позиции. За их отсутствие ждет штраф в 100 рублей или предупреждение (ст. 12.5. ч. 1 КоАП РФ). Вдесятеро больше заплатите, не обозначив треугольником место ДТП (гл. 27 КоАП РФ, ст. 12.27 ч. 1). Ставить знак нужно на расстоянии 15 м (в городах) или 30 м (на шоссе) от машины, а при буксировке автомобиля с неисправными мигалками – на его задней части.

ГОСТ Р 41.27-2001 предъявляет ряд требований к треугольнику, импровизация тут не пройдет. Есть и определенные рекомендации по выбору огнетушителя: согласно Приложению № 4 к Наставлению по пожарной безопасности НПБ 166-97, он должен быть порошковым или углекислотным, объемом не менее 2 л. И держать его следует, вообще говоря, не в багажнике и тем более не в сумке, а в легкодоступном месте. В каком именно, не говорится, поэтому все и кладут его в багажник.

Трос возить совсем не обязательно, но как раз его-то водитель положит скорее, чем треугольник! Длина правильного троса должна обеспечивать дистанцию между автомобилями от 4 до 6 м, к тросу крепят красно-белые флажки со световозвращающей поверхностью. Наконец, обязательная нынче аптечка выродилась в набор бинтов и пластырей плюс

Набор автомобилиста для техосмотра

Заявленный поставщик: «Виталфарм», продается в магазинах

Ориентировочная цена: 970 руб.

Состав набора: знак аварийной остановки, аптечка, огнетушитель, буксировочный трос.



Китайский знак аварийной остановки RT109 авторы рекомендуют поставить (скорее уж, бросить) на расстоянии аж 200 м! И понятно почему: он... не светоотражающий! Будет время затормозить, как услышат хруст под колесами. Да и размер маловат. Порошковый огнетушитель от фирмы «Спецтехнолог» заправлен, не просрочен и такой, какой нужно. Трос компании «Ресурс» длиной 4 м лишен флажков, но снабжен указанием на их необходимость (!). Крюк на нем лишь с одной стороны. Наконец, аптечка от изготовителя всего набора с ничего не режущими ножницами отметилась укороченными примерно на метр бинтами и на сантиметр – салфетками. На ширине бинтов тоже сэкономили.

Из плюсов – самая доступная в подборке цена.

Набор «Группа компаний «Независимость»

Заявленный поставщик: дилер «Вольво» «АА Независимость Премьер Авто»

Ориентировочная цена: 1300 руб.

Состав набора: знак аварийной остановки, аптечка, огнетушитель, буксировочный трос, светоотражающий жилет, перчатки.



Треугольник здесь хоть и китайский, но полностью соответствует ГОСТу. Установить его можно хоть впритык к дороге, хоть на высоте 135 мм. Не боится порывов ветра. Отлично! Огнетушитель фирмы «Ярпожинвест» несколько перекачан (1,6 бар вместо 1,4), но свежий. Простим? Безродный буксирный трос имеет два крюка на концах, но никаких флажков, и жаловаться некому. Наконец, аптечка от НПФ «Мирал» – с такими же недееспособными ножницами и короткими бинтами. Как вам 3 м вместо заявленных семи? Да и бинт ли эта осыпающаяся во все стороны марлевая лента?

Что же, спасибо за хороший треугольник и жилет с перчатками. Но аптекарям стоит выкатить счет.

Набор ŠKODA

Заявленный поставщик: дилер «Шкоды» «Атлант-М Тушино»

Ориентировочная цена: 1350 руб.

Состав набора: знак аварийной остановки, аптечка, огнетушитель, буксировочный трос, перчатки.



Безродный треугольник, лишенный инструкции по установке (а должна быть!), провалил проверку рулеткой – стороны коротковаты. И внутренняя полоса не флуоресцирует, это тоже нарушение ГОСТа. Огнетушитель фирмы «Меланти» вполне пригодный к использованию: не просрочен, давление в норме, объем даже больше допустимого минимума: 2,6 л! Трос снова без роду-племени. Его длина 3,81 м не позволит безопасно буксировать автомобиль, пусть даже есть пара крюков. Флажков опять нет и в помине. И, как обычно, в аптечке от производственного предприятия «Астра» недосчитались не только марли (все бинты укорочены чуть ли не вдвое), но и рулонного пластыря – его просто нет!

Коробочка, как говорится, полным-полна, но ни трос, ни аптечку посоветовать не можем.

Набор автомобилиста «Техинком-Авто»

Заявленный поставщик: дилер «Лады» «Техинком-Сервис»

Ориентировочная цена: 1450 руб.

Состав набора: знак аварийной остановки, аптечка, огнетушитель, буксировочный трос, перчатки.



Китайский изготовитель треугольников модели Bolk BK01015 не постеснялся указать свое наименование: FUDING Corporation. А хвастаться нечем: стороны короткие, на них нет ни светоотражающей, ни флуоресцентной полос, рекомендованное расстояние установки – 200 м. Про огнетушитель производства фирмы «Меланти» ничего плохого сказать не можем. А вот компании «Сигма», изготовившей трос, не дает покоя пример фармацевтов: при указанных на этикетке 5 м в наличии лишь 3,8 м! Крюков нет, инструкции по вязке морских узлов – тоже. Вместо флажков сам трос раскрасили в цвета российского флага. В аптечку от производственного предприятия «Астра» положили пластырь 1 × 250 см, хотя в списке его нет. Ну а бинты, как обычно, вдвое... ну конечно же, не длиннее указанного! А чего стоят аптечные перчатки, сделанные из полиэтиленового пакета. Явно одноразовые.

Дилер «Лады», очевидно, полагает, что вязать узлы уважающий себя владелец этой марки просто обязан уметь.

Набор Opel

Заявленный поставщик: дилер «Опеля» «СТС-С»

Ориентировочная цена: 1700 руб.

Состав набора: знак аварийной остановки, аптечка, огнетушитель, буксировочный трос, светоотражающий жилет, перчатки.



К треугольнику MOB-0308 из Китая претензий почти нет: размеры в норме, есть светоотражатели и флуоресцентная полоса. Хотя ножки не хотят фиксироваться в рабочем положении, а инструкция опять отсылает за 200 м от автомобиля. Простим. Огнетушитель фирмы «СамЗПО» вполне на уровне: накачан как положено и не «протух». С тросом MOB-0908 от ТПФ «Мобиле» хуже: и длина на 3 см меньше минимальных 4 м, и флажков нет. Спасибо, крюки не забыли привязать. Аптечка, собранная на НПФ «Мирал», снабжена нережущими ножницами, «семиметровым» бинтом длиной 3 м, который тоже стоило бы поставить в кавычки – какая-то осыпь, а не бинт!

Цены растут, качество стабильно отсутствует.

Набор Nissan Emergency Kit

Заявленный поставщик: дилер «Ниссана» «МэйджорСервисМ»

Ориентировочная цена: 2300 руб.

Состав набора: знак аварийной остановки, аптечка, огнетушитель, буксировочный трос, сигнальный жилет, перчатки.



Треугольник модели MOB-0308 мы уже встречали. Вполне нормальное изделие. Огнетушитель фирмы «СамЗПО» тоже не новичок в нашей выборке. Трос, выпущенный ТПФ «Мобиле», имеет другой артикул – MOB-1008, и это решило дело: его длина 4,23 м, достаточно. Крюки на месте, флажков, как обычно, нет. По качеству материала и культуре изготовления он, пожалуй, лучший, но, увы, тряпочки навешивать опять придется самим. Аптечку НПФ «Мирал» нам разматывать не впервой. Чудес не ждем, их и нет: те же 3 м вместо семи, то же ужасающее качество марли.

Здесь отметим визуально лучший трос, ну а флажки к нему пришьет жена, которая любит кататься.

кровоостанавливающий жгут и приспособление для искусственного дыхания. Причем количество, длина и ширина каждого перевязочного средства определены приказом Минздравсоцразвития РФ № 697 н.

Забегая вперед, скажем: мы добросовестно размотали все бинты и приложили к ним рулетку. Результаты, увы, неутешительны. Сколько ни плати, набора, стандартного по всем позициям, не купить! Аптечки же, даром что мы уже обращали на это внимание (ЗР, 2011, № 8), сплошь надувательство: марлю воруют все кому не лень. И ленивых, в этом смысле, вновь не оказалось.

Хотите подробностей? Читайте подписи к фото, расположенным в порядке возрастания цены. *ЗР*

Набор Toyota Emergency Kit

Заявленный поставщик: дилер «Тойоты» «Тойота-Центр Серебряный Бор»

Ориентировочная цена: 3600 руб.

Состав набора: знак аварийной остановки, аптечка, огнетушитель, светоотражающий жилет, перчатки.



За такие деньги – и не положить буксировочный трос? Наверное, «тойотам» он не нужен, в отличие от жилета с фирменным логотипом. А ведь колесо проколоть можно на любой машине и в аварию попасть, увы, тоже. Треугольник MOB-0308 даже лучше, чем доставшийся «Опелю»: фиксируются уже две ножки из четырех. Огнетушитель фирмы «СамЗПО» встречаем, как старого знакомого: все то же, вплоть до даты изготовления. Но вот аптечку именитому японскому изготовителю подсунули опять в «укороченной» версии, вышедшей из цехов НПФ «Мирал». Ножницы не режут, бинт не бинтует... Вы про это уже читали.

Какой смысл платить вдвое-втрое за надпись *Toyota*? Дешевле найти такую аппликацию, если уж очень хочется видеть заветное слово в багажнике.

МОТОРНОЕ МАСЛО

Синтетика Liqui Moly Synthoil High Tech 5W-40 предназначена для всесезонного применения в высоконагруженных бензиновых и дизельных двигателях. Содержащиеся в масле полиальфаолефины обеспечивают долговременное сохранение его свойств на протяжении 15 000 км и надежную работу как зимой, так и летом. Используя это масло, Алексей Ковальчук выиграл чемпионат России по ралли. Среди масел фирмы именно оно



сегодня – лидер продаж. Класс качества API SM/CF делает масло стоимостью около **1600 руб.** за 4 л пригодным практически для всех автомобилей.

ЛЕТНИЕ ШИНЫ

Новая модель Hankook Ventus Prime2 – это комфортные шины премиум-класса. По сравнению с предыдущим поколением тормозной путь уменьшился на 20%. Сочетание резиновых смесей с повышенным содержанием силики, оптимизированной молекулярной структуры и использование технологий Hankook Grip-Tech и Quiet Ride обеспечило, по заверению производителя, не только отличную управляемость, но и низкое сопротивление качению, а также стойкость к аквапланированию.



МОЮЩЕЕ СРЕДСТВО

Хотя во флакончике компании «Астрохим» жидкость, называется препарат «Сухая мойка», поскольку позволяет обойтись совсем без воды либо незначительным ее количеством. По заявлению производителя, «Сухая мойка» за считаные минуты отмывает грязь и создает



на поверхности кузова защитную пленку с высокими водоотталкивающими свойствами, которая препятствует воздействию внешней среды. Кроме того, состав не повреждает лакокрасочное покрытие и обновляет пластиковые и резиновые детали. Пол-литровый флакончик с распылителем стоит около **100 руб.**



СТАРТЕР ДЛЯ «ОКИ»

Редукторный стартер 7102.3708-01 для «Оки» производства и разработки самарского Завода им. А. М. Тарасова (КЗАТЭ) стал намного мощнее штатного – 1,4 кВт против 0,9! Почти вдвое вырос и крутящий момент. А это залог уверенного пуска двигателя при самых низких температурах. Благодаря применению передовых технологий, импортных коллектора и щеток в полтора раза увеличился ресурс. Цена осталась вполне доступной – около **2200 руб.**

МИНИ-КОМПРЕССОРЫ



Новая линейка компрессоров СОРОКИН 13.61–13.64 снабжена витыми шлангами, экономичными электродвигателями с возбуждением от постоянных магнитов, точными манометрами, защитой от перегрева и навинчивающимися на ниппель разнообразными насадками. Первые две модели питаются от розетки или гнезда прикуривателя, остальные – от клемм аккумулятора. Модель 13.61 имеет встроенный светодиодный фонарь, а 13.64 – сменный воздушный фильтр. Часть компрессоров оснащена клапаном, стравливающим избыточное давление. Стоят новинки от **1200** до **3000 руб.**

МОЙКИ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ

Аппараты высокого давления Kärcher K3–K7 новой серии eco!ogic можно переключать в специальный режим, экономящий до 20% воды и электроэнергии. Его удобно использовать при мытье, скажем, садовой мебели, когда не требуется максимальное давление. Двигатели с водяным охлаждением гарантируют долгий срок службы, а использованные в них пластики не содержат вредных для человека фталатов и ПВХ. Кроме того, входящее в комплект чистящее средство изготовлено на основе натуральных ПАВ, что дополнительно оберегает окружающую среду. Всасывающий шланг снабжен фильтром и позволяет использовать не только водопровод, но и воду из естественных водоемов или собранную в бочки дождевую.

Стоят новые аппараты от **9500** до **23 000 руб.**, в зависимости от модели.



ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ

Бескаркасные щетки Finwhale RX17F и RX26F изготовлены по запатентованным технологиям. Их пружинная пластина сделана из сплава, устойчивого к агрессивному воздействию окружающей среды и сохраняющего упругость на протяжении всего срока работы. Оптимальная форма чистящей кромки резиновой ленты способствует эффективной очистке и исключает отрыв от стекла. Дворники не обмерзают зимой и не разрушаются под воздействием антигололедных реагентов. Универсальные модели RX укомплектованы адаптерами под поводки большинства автомобилей. Щетки RX17F и RX26F со специальным креплением типа «боковой штырь» предназначены для «Форда-Фокус II» и «Пежо-207», а также для некоторых моделей «Мерседес-Бенц». Цена зависит от конкретной модели.



АТАКА КЛОНОВ



Блеклая белая надпись на Neoline X3000 – его единственное внешнее отличие от клона.

После выхода теста видеорегистраторов (ЗР, 2011, № 4) нам позвонил обиженный дилер компании Neoline с упреком: вы, мол, выдали за наше изделие X3000 некую безродную подделку R300. Можно было бы переадресовать упрек одному из столичных интернет-магазинов, принимающему заказы на первый, а привозящему второй, но мы вознамерились приобрести настоящий прибор и сравнить его с якобы поддельным.

Слово «якобы» употребляем неслучайно: все-таки лживых надписей на клоне нет. На нем вообще нет никаких надписей! А на коробке честно указано: R300.

Почему же возможна путаница? Посмотрите на фото: если вынуть прибор из коробки и стереть слово *Neoline*, различить их будет решительно невозможно! Другое дело – коробки и инструкции. У клона нет ни ссылки на изготовителя, ни сколь-нибудь внятного текста в руководстве. Фирменный же видеорегистратор снабжен и гарантией, и сайтом техподдержки, и адресом завода. А инструкция написана понятным русским языком.

Теперь – момент истины: включаем! Программа для просмотра у приборов одна и та же, даже вместо «скорость» в обоих окнах появляется слово «спид». А вот картинка оказалась разной по качеству, причем даже на встроенном мониторе. У X3000 при том же разрешении она заметно четче, номера и дорожные знаки читаются на большем расстоянии. Вот только огорчили встроенные навигаторы: из Селиверстова переулка они почему-то перенесли редакцию в Луков, причем оба. Но и тут X3000 оказался на сотню метров точнее. Возможно, причина в плотной застройке и плохом приеме спутников. Хотя обычные навигаторы так сильно не ошибаются...

Итак, что же выбрать из этих двух видеорегистраторов? Мы решили: однозначно Neoline, пусть он и стоит на 500 рублей (то есть на 10%) больше. ЗР

ЭКСТРЕМАЛЬНО ХУДОСОЧНАЯ КАНИСТРА

«Однако!» – сказал бы Киса Воробьянинов, увидев в автомагазине пластиковую 10-литровую канистру аж за 1625 рублей.

Но зато какие формы! А заверения завода-изготовителя, самарского НПП «Технохим», – насчет способности хитрого сосуда выдерживать не только жидкость внутри, но и 400 кг нагрузки снаружи – опрокинули доводы разума. И вот она, симпатичная канистра «Экстрим», уже в багажнике редакционного авто, отправляющегося в дальнюю экспедицию за региональными бензинами.



До испытания на обещанную прочность дело не дошло: поверим видеороликам на сайте изготовителя, где суперканистру клали то под автомобиль, то под домкрат. Засада поджидала уже на этапе наполнения топливом. Обещанные 10 л категорически отказались помещаться – счетчик АЗС (как вы понимаете, он если и врет, то не в вашу пользу) зафиксировал лишь 9,31 л, затем не вошедшее в емкость топливо окатило невольных испытателей новинки. Да ладно бы только это! Уместившиеся литры тоже не захотели оставаться в «Экстриме» и при малейшем наклоне канистры уверенной струйкой (!) потекли из-под туго затянутой пробки. И это несмотря на уплотнительную прокладку из мягкой маслобензостойкой (надеемся) резины. Очевидно, она просто не касается края горловины. Хотя могла бы – за такие-то деньги! Заметим, что гибкий носик для «Экстрима» в комплект не входит, обошелся он в дополнительную сотню рубликов с гаком. Эти деньги тоже оказались зря потраченными: топливо и так отлично выливается.

Добавим, однако, в бочку дегтя ложку меда: дизайн изделия и впрямь оригинален. Вдобавок такая канистра хорошо ложится хоть в багажник, хоть на крышу, хоть под сиденье. Если бы еще и герметичной была да недорогой... ЗР



КРУГЛОЕ И ЗЕЛЕНОЕ

Покупая шины, потребитель вряд ли берет в расчет их экологичность. Хорошо, что за покупателя думает производитель, порадовался **Леонид Кочетков**.

Японская «Иокогама» не первый год снабжает свои продукты значком *BluEarth*, который свидетельствует: эти шины помогут сэкономить горючее и бережно отнесутся к окружающей среде. Не стали исключением две свежие модели – ADVAN Sport V105 и Geolandar SUV. Новинки мы тестировали на полигоне Японского автомобильного исследовательского института (JARI) в Широсато.

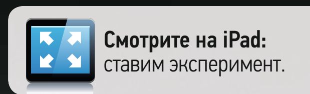
ADVAN Sport V105 отличается новым асимметричным рисунком протектора, в котором более широкая внешняя сторона отвечает за поведение на сухом покрытии, а более узкая внутренняя – на мокром. Коэффициент сопротивления качению снизился, и «змейку» седан «Мерседес-Бенц C63 AMG», обутый в эти шины, проходил играючи. Неслучайно уже на заводе новую модель ставят на такие автомобили штутгартской марки, как SLK и CLS. Главный плюс ADVAN Sport – независимость свойств от температуры. Это особенно важно для тех, кто выезжает на трек-дни.

Пока 105-я модель доступна только для 18-дюймовых колес типоразмеров 285/35 и 255/40, но со временем появятся высокопрофильные версии для 16- и 17-дюймовых.

Другая модель – новый Geolandar SUV – пришла на смену G055 и предназначена для компактных кроссоверов. Большая их часть ездит по городу, так что им нужна управляемость на уровне легкового автомобиля. Добавленное в смесь апельсиновое масло улучшает сцепные свойства при высоких температурах.

На скоростном овале Широсато мы опробовали Geolandar SUV на самой мощной версии «Вольво-XC60». На скоростях под 200 км/ч шведский кроссовер уверенно держал траекторию. Японцы снабдили шину зигзагообразными канавками в форме тела дельфина, а пятишаговая вариация блоков протектора позволила обеспечить хорошее сцепление на мокром покрытии.

Еще одна хорошая новость для поклонников «Иокогамы» – пуск завода в Липецке, состоявшийся в конце мая. Кстати, компания первой из японских шинников утвердилась на российской земле. Благодаря местному производству новые шины быстрее поступят к потребителю. Впрочем, пока российский завод возьмется за выпуск только зимних покрышек, а летняя резина, в том числе новые ADVAN Sport и Geolandar SUV, будет по-прежнему импортироваться. ЗР





САМОКРУТКА

Электромотор проще некуда сделали и запустили
Алексей Воробьев-Обухов и **Михаил Колодочкин**.

Электродвигатель в автомобиле – эдакий подсобный разнорабочий. Крутануть стартер, подкачать топливо, очистить ветровое стекло, подать воздух в салон... Правда, в последнее время заметны претензии на лидерство: в гибридах электромотор уверенно входит в правящий тандем. Ну а в чистом электромобиле он наконец-то станет Первым и Единственным.

Как работает электромотор? Потратьте на его создание минут пять-десять, и все станет ясно! Рецептов множество, они кочуют по книжкам уже лет сто. Мы, к примеру, намотали прямо на батарейку примерно 15 витков эмалированного провода, после чего зачистили оба конца получившейся катушки с верхней стороны. Уложили получившийся ротор (а чем это не ротор?) в стойки из очищенного медного проводника, снизу подложили постоянный магнит, присоединили к стойкам батарейку, подтолкнули... Ура, вертится!

Войдя во вкус, создали и вторую конструкцию, более совершенную (на фото). Уложили бандаж, придали ротору более «промышленный» вид. Но принцип работы прежний: катушка из нескольких витков провода при протекании тока превращается в электромагнит! Когда зачищенная сторона ее выводов касается стоек, такой магнит устремляется к своему неподвижному коллеге. Но во время поворота контакт пропадает: мы же не зря зачистили выводы только с одной стороны. Ротор по инерции проворачивается дальше, контакт вновь появляется... Вот, собственно, и всё.

Несмотря на очевидную примитивность конструкции, в ней есть все узлы электромоторов постоянного тока: статор (постоянный магнит), ротор (вращающаяся деталь с катушками), коллектор (пластинки, к которым припаяны концы обмоток ротора, – мы обошлись простой зачисткой концов катушки с одной стороны), щетки (их роль у нас выполняют стойки, они же – подшипники). Можно было даже надеть на конец «оси» крыльчатку, тогда бы наш моторчик даже куда-нибудь подул!



Что касается настоящих электромоторов, все усилия разработчиков направлены, конечно, на получение максимальной механической отдачи при минимальном потребляемом токе. К тому же они должны стартовать без какого-либо начального толчка. Отсюда мощные постоянные магниты, минимальные зазоры между статором и ротором, многополюсные обмотки. Иногда вместо постоянных магнитов очень большой силы намагничиванием статора занимается отдельная катушка возбуждения. Так происходит в большинстве стартеров и других особо мощных двигателях.

Коллекторными двигателями легко управлять: достаточно регулировать подаваемое напряжение – и обороты будут меняться (так, к примеру, работают вентиляторы климат-контроля). Но из-за постоянного трения и искрения щетки изнашиваются, поэтому все шире распространяются практически вечные бесщеточные двигатели. Ток в их обмотки подают по специальной программе, создавая бегущее по кругу магнитное поле. Для этого, конечно, нужна управляющая электроника, но сегодня это не проблема. Именно такие моторы используют в электромобилях. При нажатии педали «газа» электронная система управления изменяет частоту переключения тока в обмотках и позволяет плавно разгоняться. Мощные тяговые двигатели получаются особенно компактными, если тепло, образующееся из-за все-таки не стопроцентного КПД, отводить не в воздух, а в жидкость. Так что радиаторы в электромобилях не всегда нонсенс, да и зимой от них какая-никакая польза.

Кстати, интересно: можно ли сделать аналогичным образом, из ничего, моторчик внутреннего сгорания? ЗР



ДОСТОЙНЫЕ ПРОВОДЫ

«Вот молодец этот самый – усопший: вовсе не требует лишних хлопот», – пел незабвенный бард. Увы, о «железных конях» так не скажешь. Цивилизованный подход к утилизации автомобилей исследовал **Кирилл Милешкин**.

ВТОРОЙ РАЗ В ПЕРВЫЙ КЛАСС

Производитель заботится об утилизации машины еще до ее рождения – на стадии проектирования, выбора материалов и отработки технологий. Компания «Опель», к примеру, применяет более 130 видов пластмасс, годных к вторичному использованию. Более того, уже на этом этапе разрабатывают оригинальные инженерные решения для упрощения последующей утилизации. Так, отказ от болтов и саморезов при соединении пластиковых деталей в пользу сварки или защелок сэкономит время при переработке. Такие детали можно не разбирать на мелкие компоненты, выуживая металлические вкрапления, а отправлять в переработку целиком.

Любопытно, что нашедшие вторую жизнь в новых автомобилях металлы, покрышки и пластики, вполне возможно, прежде трудились в отправленных на покой машинах. Но в другой форме. Область применения тех же полимеров, коих в современной машине около 10% общей массы, чрезвычайно широка. Переработанные пластиковые бутылки становятся декоративной крышкой двигателя, корпусом воздушного фильтра или решеткой радиатора, а измельченная резина – уплотнителем. Да что там, некоторые лицевые детали интерьера престижных БМВ и «мерседесов» тоже имели предыдущую жизнь.

Некоторые вторичные материалы мигрируют внутри автомобиля. Это связано с тем, что они могут не соответствовать жестким требованиям по прочности или безопасности, но еще вполне жизнеспособны во вторичных



В российские шредеры автомобили, увы, отправляются примерно в таком виде. Соблюдаемый минимум – снятие бензобака, и то лишь ради безопасности рабочих.

Теме рециклинга нашлось место в имиджевой рекламе автопроизводителей. Так призывает утилизировать машины «Шкода».

Прошло то время, когда продукты рециклинга прятались в невидимых глубинах авто. Нынешние технологии позволяют делать из вторсырья даже внешние детали салона люксовых моделей.



элементах. В итоге текстиль обивки деградирует до шумоизоляции пола, стекло – до армирующего материала, применяемого для увеличения жесткости пластиковых элементов. Другой пример – разработанная «Тойотой» более десяти лет назад термопластическая смола. Она начинает жизненный путь в роли бампера, после чего с легкостью перерождается в салонные плафоны, набивку сидений или элементы отделки интерьера.

По подсчетам немецкой независимой организации TÜV, контролирующей автопроизводителей Германии и их продукцию, современный «Фольксваген-Гольф» примерно на 40% состоит из повторно используемых материалов. Другими словами, более полутонны компонентов этой модели изготовлено с минимальным вредом для окружающей среды. И все без исключения производители (кстати, не только автомобильные) нацелены на дальнейшее улучшение этого показателя.

РАЗБИРАЕМ ПО СОСТАВУ

Отслужив свой век, автомобиль попадает в отлаженную систему рециклинга. В Старом Свете она практически всеядна: в переработку уходит до 85% живого веса, оставшееся сжигают или захоранивают. К 2015 году в Евросоюзе вступят в силу еще более жесткие нормы: 95 и 5% соответственно.

К тотальной разборке автомобиля невозможно приступить, пока в нем есть рабочие подушки безопасности и пиропатроны. Команда на блок управления – и все надувные мешки выстреливают из-под обивки. Затем машину подвергают процедуре осушения: из агрегатов откачивают все эксплуатационные жидкости, вплоть до масла из амортизаторов и кислоты из аккумуляторов, – их либо используют как топливо, либо применяют в производстве аналогичных жидкостей. Например, отработанное масло, пройдя многоступенчатый технологический процесс, становится основой для свежего продукта.

Далее машину начинают «раздевать».

Покрышки сжигают целиком по особой технологии или измельчают в крошку. Последняя обычно продолжает служить в отрасли – из нее изготавливают резинотехнические изделия или дорожное покрытие. Стекла отправляют на профильные предприятия или пускают на изготовление стройматериалов (плитка, смеси).

После этого наступает черед тщательной сортировки остальных компонентов по материалам

Концерн «Фольксваген» разработал фирменную технологию рециклинга совместно с фирмой «СиКон» (SiCon).

и вариантам дальнейшего использования. На каждой пластиковой детали есть маркировка о составе, без которой переработка затруднительна. Основная часть отправится на переплавку, кроме, пожалуй, практически непригодной для рециклинга пластмассы с армирующими вставками или состоящей из нескольких слоев. Элементы, не подверженные износу (например, задние фонари или элементы декора), отмывают и продают по сходной цене как б/у. Это законно даже в Западной Европе. Приличная часть пластиковых деталей современной машины (по некоторым оценкам, более 40%) изготовлена из полипропилена. Его легко переработать, а сфера применения простирается далеко за границы автомобилестроения.

Использовавшийся ранее поливинилхлорид, напротив, сложно использовать вторично. При сгорании он выделяет множество токсинов, так что у него единственный путь – на свалку.

Оставшийся железный скелет отправляется в шредер. Меньше чем за минуту молотковая дробилка превращает кузов легковушки в кучку мелких кусков металла. Используя электромагнитную, весовую и воздушную сепарацию, из нее вычленят черные и цветные металлы, а также остатки прочих материалов, не выловленных на предыдущих этапах. Ценные отходы отправят металлургам, остальное сожгут или захоронят на полигонах. Все полезные соки из бывшего автомобиля выжаты.



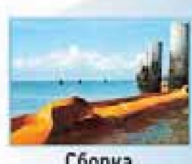
Установка на серийный «Шевроле-Вольт»

Изготовление автокомпонентов

Переработка



Разделение на пластик, нефтяные фракции и т. п.



Сборка использованного сорбента

«Дженерал моторс» внес вклад в ликвидацию разлива нефти в Мексиканском заливе. Из использованного сорбента – пластиковых шариков, собирающих маслянистую пленку, – концерн производил аэродинамические элементы для подкапотного пространства гибридного «Шевроле-Вольт».

ЗА ЧЕЙ СЧЕТ БАНКЕТ?

Чаще всего за счет владельца. В Европе (в частности, в Голландии, которая считается лидером авторециклинга) круглые суммы в специальный фонд платят производители и импортеры транспорта. Однако всем понятно, что эти траты учтены в ценнике нового автомобиля. А в Японии утилизационные сборы вообще открыто взимают при покупке новой машины или прохождении периодических осмотров.

Себестоимость утилизации тоже везде разная. В Голландии она составляет около 88 евро на один автомобиль. При этом государство взимает с производителей лишь по 45 евро с машины, остальное добирают сами компании-операторы. В Японии переработка обойдется в 100–180 евро в пересчете на европейскую валюту, в Великобритании – в 250–350 евро, во Франции – в 300–330 евро. Продавая бэушные запчасти с разобранных машин, компании-утилизаторы легко возмещают все затраты на переработку и даже имеют прибыль – заметим, помимо дополнительных компенсаций, которые получают от государства.

В нашей стране подобная система только создается. Процесс идет, но медленно. Возможно, это и неплохо: к мысли, что за утилизацию придется платить, надо приучать постепенно. Платить действительно придется – глобальная индустриализация и стремление человека к комфорту сделали чистую окружающую среду дефицитным товаром. А потому и утилизация вышла из числа бесплатных благ. **ЗР**

***P.S.** О перспективах автомобильной утилизации в России читайте на с. 178.*

Автомобильные фирмы компенсируют часть затрат на содержание центра утилизации выручкой от продажи бывших в употреблении запчастей. Исключение – битые машины. Для них жесткое правило – никакой перепродажи компонентов! Производители снимают с себя ответственность за работоспособность даже не поврежденных в аварии деталей.





МЕНЬШЕ ГАЗА – ЧИЩЕ ВОЗДУХ

Один из самых безобидных, на первый взгляд, выхлопных газов становится в последнее время наиболее вредным для окружающей среды. Выбросы CO_2 растут, и если так будет продолжаться, то глобальные изменения климата, а с ними и природные катастрофы произойдут уже в ближайшие десятилетия. Поэтому **Кирилл Милешкин** загибал пальцы, подсчитывая способы спасти атмосферу от избытка углекислого газа.

МЕЛКАЯ МОТОРИКА

В цивилизованных странах показатель выбросов двуокиси углерода в последние три-четыре года вошел в число основных характеристик автомобиля. Ирония в том, что сократить количество вылетающего из трубы углекислого газа можно лишь одним путем – урезать аппетит двигателя. Ведь масса выплюнутого автомобилем CO_2 и литры съеденного топлива напрямую зависят друг от друга.

Поэтому на передовой в войне с опасным врагом стоят отряды мотористов и инженеров автомобильных компаний. Основные средства борьбы за чистоту выхлопа известны еще с середины 90-х годов прошлого века: изменяемые фазы газораспределения, впускные тракты с изменяемой длиной, облегченные детали и узлы, не говоря уже о различных материалах и технологиях, снижающих потери на трение. Кроме того, по оценкам инженеров компании «Бош», выпускающей топливную аппаратуру для большей части европейских моделей, одно только взаимодействие турбонаддува (или механического нагнетателя) с непосредственным впрыском снижает вредные выбросы на величину до 4%. А если взять эту парочку и снять ту же мощность с меньшего объема (популярный нынче принцип даунсайзинга), то выбросы можно сократить на треть.

«Если машина не может коптить, то и ехать не может», – радостно констатировал главный герой чешского мультфильма «Крот в городе», закупоривая сардельками выхлопные трубы. Действительно, самый дешевый и действенный способ снизить выбросы углекислого газа – заглушить двигатель. Сейчас за водителя это делает электроника. Например, система «старт-стоп», которой оснащают уже не только дорогие модели, выключает мотор на светофорах, снижая выбросы на 4–8%. Различные гибридные схемы вносят еще более ощутимый вклад – аж до 25% в определенных режимах движения. Наконец, двигатель можно заглушить частично. Отключение половины цилиндров до недавнего времени было прерогативой многоцилиндровых V-образных двигателей, но такую систему начинают устанавливать и на более компактные моторы. Например, концерн «Фольксваген» оснастил ею новые «четверки» с турбонаддувом.

Впрочем, экономить топливо и снижать выбросы можно, улучшая и другие показатели. Подсчеты конструкторов показывают, что снижение коэффициента аэродинамического сопротивления всего на 0,02 экономит 0,4 л/100 км при скорости 130 км/ч. Применительно к CO_2 получается 3–6%. Еще столько же спишут шины с пониженным сопротивлением качению. Недаром именно такими оснащают все модели из экономичных линеек вроде «Блюэффишнс» у «Мерседес-Бенца» и «Блюмоушн» у «Фольксвагена».

В итоге новое поколение машин по сравнению с предшественниками на 13–30% экологичнее и экономичнее. По крайней мере, так утверждают производители. Автомобили с литровыми двигателями уже перешагнули психологическую черту выбросов CO_2 в 100 г/км или вплотную приблизились к ней. И это без гибридных технологий, сулящих большую выгоду.

Есть у этой медали и неприглядная сторона: расплачиваться за все достижения придется потребителю. Во-первых,

при покупке – производителю охота вернуть сумму, потраченную на разработку, внедрение и производство всех ноу-хау. Во-вторых, частенько и в ходе эксплуатации. Увы, надежность не самая сильная сторона современных автомобилей. А ведь даже некрупный ремонт порой больно бьет по карману. Помнят ли об этом те, кто неутомимо ужесточает нормы выбросов?

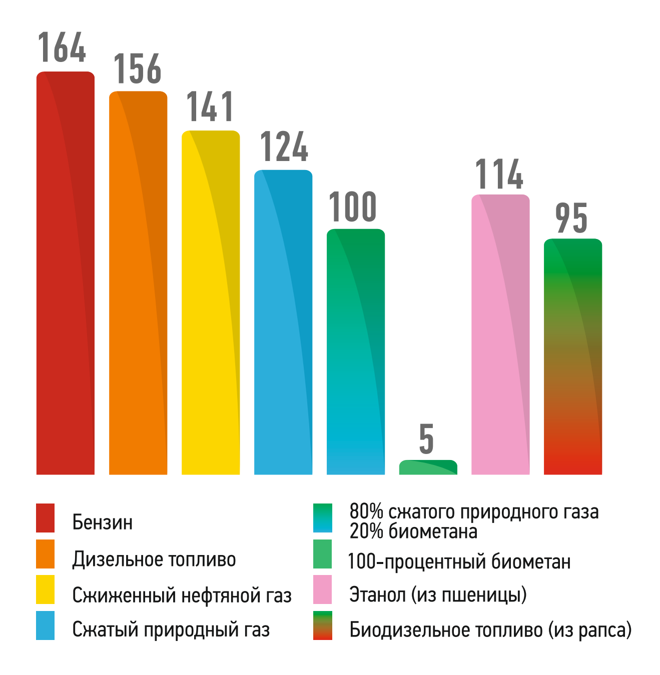
НЕ БЕНЗИНОМ ЕДИНЫМ

С точки зрения выбросов CO_2 все виды автомобильного топлива предпочтительнее бензина. Даже более «грязная» (как полагают многие) солярка: легковые турбодизели, особенно большого объема, сдержаннее бензиновых моторов сопоставимой мощности на 5–15%. Но это не повод призывать к скорейшей дизелизации. Иначе возникнут проблемы со сбытом горючего, ведь при переработке нефти получается примерно равное количество бензина и дизтоплива. Кроме того, по выбросам сажи ДТ впереди планеты всей.

Другая альтернатива – биотопливо. Вдумайтесь: двигатель, работающий на биометане, выделяет CO_2 примерно в 30 раз меньше, чем бензиновый (ЗР, 2012, № 4). Весомое преимущество! Однако массовое применение сдерживает неразвитая инфраструктура, а вкладываться в ее развитие никто не спешит. Вдобавок производство биодизельного топлива ограничено посевными площадями, на которых выращивают сырье.

Наконец, самое модное направление – использование электричества. Сюда направляют больше всего средств, а стоит ли? Выработка электрической

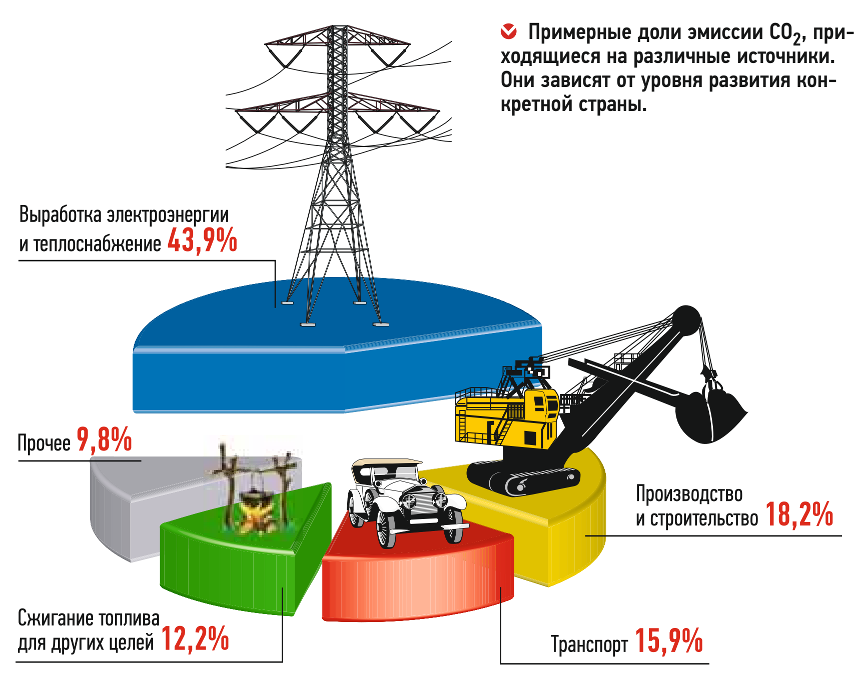
Альтернативные виды топлива менее щедры на выброс CO_2 (г/км), чем давно знакомый бензин. Но у каждого есть как плюсы, так и минусы. За основу при расчетах немецкие исследователи взяли атмосферный двигатель со средним расходом 7 л/100 км.



энергии одаривает природу углекислым газом в два-три раза щедрее, чем весь транспорт, вместе взятый! Даже маленький «Смарт» с электрическим двигателем, если высчитать вред от потребляемой им электроэнергии, выделяет 71 г/км CO_2. Немало, учитывая размеры машины! Так что агитировать за массовый и быстрый переход на электротягу, пожалуй, рановато. По крайней мере, пока большую часть энергии не будут вырабатывать возобновляемые источники вроде ветряков или солнечных батарей.

ПОД ПРИСМОТРОМ СТАРШИХ

В Европе автомобилям разрешено выбрасывать 130 г/км CO_2 (в среднем по модельному ряду для каждого производителя). Норма действует до 2015 года, а к 2020-му порог снизят до 95 г/км. Однако роль государства не ограничивается лишь введением более строгих экологических норм. Оно должно стимулировать граждан покупать новые автомобили, которые



Примерные доли эмиссии CO_2, приходящиеся на различные источники. Они зависят от уровня развития конкретной страны.

Избавление от одного светофора или железнодорожного переезда стоит недешево, но это немалый вклад в здоровье планеты.

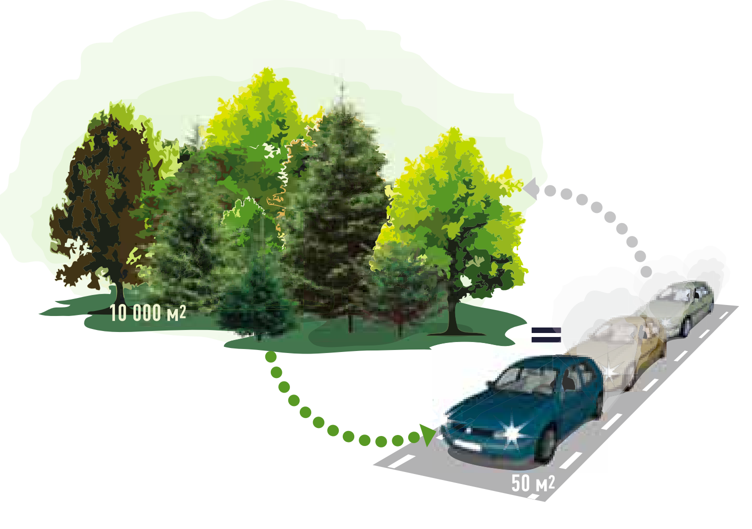
Полсотни квадратных метров леса нейтрализуют углекислый газ от дыхания одного человека. В пробке на этой же площади помещаются три легковые машины, источающие двуокись углерода в самом неэкономичном режиме. Получается, вырубка деревьев – порой логичный и разумный способ снизить выбросы парниковых газов.

извергают значительно меньше вредных газов. Например, за 15 лет БМВ 7-й серии при прежней мощности двигателя стал чадить на треть скромнее. Наряду с кнутом, каким служат высокие налоги на старые машины, есть и пряник: программа утилизации при поддержке правительства.

Другое направление деятельности государства помимо гораздо больших финансовых затрат требует и привлечения грамотных специалистов – это планирование дорожной сети. Автомобиль на крейсерской скорости выбрасывает гораздо меньше CO_2, чем толкающийся в многокилометровых заторах. В идеале надо закладывать новые трассы на ранних стадиях застройки, но иногда приходится вписывать дорогу в уже существующую инфраструктуру. И как ни дико это звучит, лучшим выходом для экологии может иногда стать вырубка леса под новую магистраль.

Как видите, существует множество вариантов для снижения выбросов этого парникового газа. Важно выбрать решения, которые будут не только красивыми, но и по-настоящему действенными. Только тогда удастся сберечь и деньги, и здоровье. **ЗР**





ПЕРЕРАБОТАННАЯ И ДОПОЛНЕННАЯ

Встроенная аудиосистема и навигация, задняя подвеска с измененными углами, модернизированный двигатель – это далеко не все новинки, которые примерила «Лада-Калина» за последние два года. **Максим Сачков** знает подробности.

Комфорт и безопасность
В апреле 2011 года начали выпускать «калины» с датчиком дождя и автоматическим включением ближнего света. Одновременно появился полноценный (по всей площади) электрообогрев ветрового стекла.

Рулевое управление
Благодаря «Гранте» все «калины» с электроусилителем руля с конца 2011 года обзавелись «короткой» рейкой, которой раньше комплектовали лишь машины версии «Спорт». Число оборотов штурвала уменьшилось с прежних 4,02 до 3,1.

Задняя подвеска
В рамках обратной унификации с соплатформенной «Грантой» на все «калины» с августа прошлого года устанавливают заднюю подвеску с измененными углами установки колес (развал –1º, схождение 10'). В ближайшей перспективе – доработанная передняя подвеска.

Парковочная система
Препятствия на пути отслеживают три датчика, размещенные в заднем бампере, а звуковая сигнализация помогает водителю выполнять маневр. «Парковщик» работает на топовых универсалах и хэтчбеках с середины 2011 года.

Сетка для багажа
Она входит в комплектацию универсалов в топовой комплектации с середины весны 2011 года. Сетку цепляют за штатные проушины в багажнике.

Первые несколько лет «Калина» лечила детские болезни, порожденные огрехами проектирования и качеством комплектующих. Большинство из них устранили (об основных изменениях в конструкции «калин» читайте в ЗР, 2008, № 4), поэтому последние нововведения в основном расширили список дополнительного оборудования и опций, повышающих комфорт и безопасность. А подправить управляемость и плавность хода позволила обратная унификация с «Грантой» по подвескам и рулевому управлению. Итак, значимые изменения перед вами, с датами внедрения на серийных машинах и краткими пояснениями. ЗР

Навигация
Система «Калины» принимает сигналы «Глонасс» и GSM. Картинка выводится на цветной дисплей, расположенный на приборном щитке; водитель управляет ею джойстиком на подрулевом переключателе (с апреля 2011-го).

Аудиосистема
Сначала универсалы (с ноября 2010-го), а потом и хэтчбеки (с января 2011-го) стали оснащать системой из четырех динамиков, антенны и однодинового проигрывателя, читающего диски в формате MP3, с USB-разъемом и SD-слотом.

Интерьер
Весной 2011-го добавили еще один вариант интерьера – в темных тонах, под названием «базальт». Пару месяцев спустя как опция стали доступны сиденья с вставками из искусственной кожи (фирма «Бенеке-Калико», Германия). Новинкой этого сезона станет цвет «титан», который сменит прежний «серый-норма».

Двигатель
В начале 2011 года перешли на электронную педаль газа, а осенью все выпускаемые «калины» (двигатели 1,4 л, 16 клапанов; 1,6 л, 8 и 16 клапанов) поднялись на экологическую ступеньку Евро-4.

Подголовники задних сидений
Три подголовника L-образной формы появились в комплектациях «Норма» и «Люкс» в сентябре 2010 года.

Колеса
Невзрачные штампованные диски с февраля 2012 года прикрыты пластиковыми колпаками нового образца.



ТУННЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ

К сожалению, аварии происходят на любых участках дорог, в том числе и на тех, что скрыты глубоко под землей, в туннелях. Само собой, помощь должна добраться до пострадавших и в этом случае, но вот к спецавтомобилям предъявляются особые требования. Если случился пожар, то кислород в туннеле может выгореть и ДВС просто заглохнет (сами спасатели пользуются ранцевыми кислородными приборами). Развернуться в трубе трудно, поэтому крайне необходима возможность двигаться задним ходом так же быстро, как и передним.

Подобный «тянитолкай» на электротяге разработала немецкая фирма «Циглер». У ее«Меркура» две равноправные водительские кабины с внутренним переходом между ними. Посередине – спасательный отсек на 12 человек. Разумеется, всем им нужно дышать. Для этого предусмотрены 14 баллонов по 50 л сжатого воздуха каждый, их хватает на пять часов. Электромоторам (их два, по 95 кВт) для работы воздух не нужен, а заряда (180 А·ч) высоковольтных (300 В) аккумуляторов вполне достаточно, чтобы забраться в самый длинный туннель и выбраться из него со скоростью до 60 км/ч. Перебежать из одной кабины в другую можно, не теряя времени на какие-либо манипуляции: электроника сама переведет управление в другую кабину, стоит лишь нажать в ней на газ. Осталось лишь обеспечить видимость в густом дыму: его «пробивают» камеры тепловизоров.

У «Меркура» нет багажника, зато аж две водительские кабины.

Если в дыму ничего не видно, поможет монитор тепловизора.



По этому проходу можно быстро переместиться в другую кабину.

ПОД ЗВОН БОКАЛОВ

Хрустальный звон издают только целые бокалы. Но стоит появиться трещине, как звук разительно меняется и становится совсем не мелодичным. То же относится к колоколам... и автомобильным кузовам, выяснили ученые Института теоретической электротехники и микроэлектроники в Бремене. Они разработали систему идентификации повреждений KESS (Konfigurierbares Elektronisches Schadenidentifikations System). Размещенные на кузове акустические датчики ловят распространяющиеся по нему звуковые волны, а компьютер с помощью специальной программы (она, собственно, и есть ноу-хау) определяет, не появились ли (и где именно!) повреждения лака, металла, стекол. Дефектная зона и вид повреждения отображаются при этом на мониторе. Поскольку новая система может быть интегрирована в общую электронную схему автомобиля, всегда можно будет установить, где, когда и на какой скорости произошел удар, а также выяснить историю появления более мелких повреждений.



Новая система очень удобна для страховщиков и прокатных фирм. Если испытания покажут ее надежность, понятие «скрытые дефекты» уйдет в прошлое. И тайное станет явным.

НЕПРОСТОЙ «СКАУТ»

Это только кажется, что перед нами «Шкода-Октавия Скаут». На самом деле это электромобиль «Шеффлер Эктив-е-Драйв». Электромоторов тут четыре, как и колес, но только два из них тяговые, по 142 л.с., а два других, мощностью по 6,8 л.с., служат для перераспределения крутящего момента между колесами на каждой оси. Все двигатели синхронные, с возбуждением от постоянных магнитов, причем тяговые – с водяным охлаждением. Данную схему назвали электродифференциалом (eDifferenzial), и именно в нем изюминка проекта. Обычно система динамической стабилизации ESP заставляет автомобиль вернуться на заданную траекторию с помощью точно рассчитанных тормозных импульсов. Электронный дифференциал выполняет ту же задачу не тормозя, а, напротив, подкручивая нужное колесо дополнительно. Оценить работу новинки можно было в ходе ралли электромобилей в Бодензее. Динамика концепта – разгон до сотни за 8,5 с – весьма впечатлила соперников.

В электронном дифференциале тяговый мотор виден слева, вспомогательный – справа.



Если бы не надписи на бортах и отсутствие выхлопной трубы, концепт-кар можно принять за обычную «Октавию Скаут».



БЕЗ РУК!

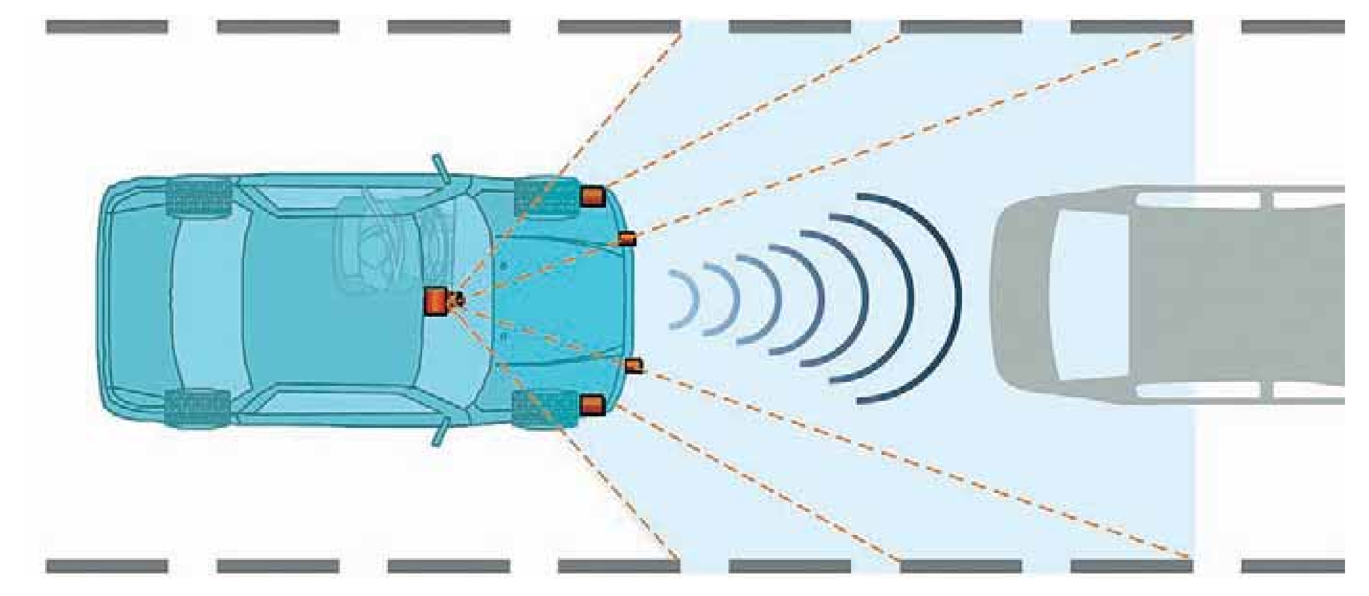
Система круиз-контроля «супер круиз», разрабатываемая фирмой «Кадиллак», должна заметно облегчить водительский труд. Уже к середине нынешнего десятилетия в модели ATS появится опция, позволяющая в некоторых случаях вообще убрать руки с баранки, а ноги – с педалей! Речь идет прежде всего о движении в пробках, на автобанах – в общем, там, где есть нормальная разметка и нет перекрестков.

С этой целью автомобиль оснастят видеокамерами, радарами, ультразвуковыми датчиками, навигатором и все это объединят в цифровую сеть. «Кадиллак» прозреет и будет способен сам, где нужно, притормозить, следовать по заданной полосе движения, держать дистанцию и лишь в случае обнаружения опасности попросит водителя вмешаться в процесс.

Система «супер круиз» уже проходит тестовые испытания.



Чтобы лучше видеть, автомобиль задействует целый ряд сенсоров, работающих в видимом, миллиметровом и ультразвуковом диапазонах.



ПРОСТЫЕ СЛОЖНОСТИ

С каждым новым поколением автомобили становятся все более сложными и менее пригодными для самостоятельного обслуживания. Наш сегодняшний герой в чем-то исключение, считают **Игорь Козлов** и **Евгений Бобриков** (фото).



Тестовая машина оснащена двигателем 6B31 – поперечно расположенной V-образной «шестеркой». Этот мотор редко встречается на «аутлендерах» (более популярны рядные «четверки»), тем не менее расскажем о нем подробно, поскольку данный агрегат гораздо сложнее в обслуживании.

ТРИ ДЕВИЦЫ ПОД ОКНОМ

Для доступа к свечам зажигания снимаем пластиковую накладку двигателя, вывернув четыре болта. Если решили просто проверить состояние одной из «зажигалок», то не нарадуетесь доступу к передней тройке свечей. Но если полезли ради замены всех, сильно огорчитесь: те, что ближе к ветровому стеклу, накрывает впускной коллектор. А чтобы снять его, получаса не хватит.

Увидев такую картину, малоопытные владельцы вернут накладку на место и отправятся к специалистам. Ну а те, бывает, подержат машину в ремзоне положенные нормочасы, а поменяют лишь три свечи из того самого переднего ряда. Когда доверия нет, привяжите коллектор к двигателю едва заметной нитью или проволочкой, а затем проверьте: если ее оборвали, то есть надежда, что поменяли весь комплект.

Решив заменить свечи самостоятельно, не суетитесь, тщательно помечайте или запоминайте (фотографируйте) взаимное расположение демонтируемых узлов и деталей. Имеет смысл большинство болтов наживить на место, сняв очередной датчик или кронштейн. Но прежде купите прокладки коллектора и дроссельного узла – формально они одноразовые. По опыту, выдерживают два-три демонтажа, но при неудаче могут порваться и в первый раз.

Теперь разбираем воздушный фильтр: отстегнув две защелки и освободив от писто-

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Mitsubishi Outlander XL

ДЕБЮТ: 2005 год, Токио. На основе модели выпускаются также «Ситроен С-Кроссер» и «Пежо-4007».

КУЗОВ: 5-дверный универсал (CUV).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – Р4, 2,0 л, 147 л.с.; Р4, 2,4 л, 170 л.с.; V6, 3,0 л, 220 или 223 л.с.; дизельный – Р4, 2,0 л, 136 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А6, CVT (вариатор).

ПРИВОД: передний или полный, с автоматическим подключением заднего моста.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Inform, Intense, Instyle, Ultimate.

ЦЕНА В МАЕ 2012 ГОДА: 949 000–1 479 000 руб.

нов воздухозаборник, снимаем крышку, извлекаем фильтроэлемент и вывертываем болт крепления корпуса. Освобождаем три фиксатора крепления проводки к MAF-сенсору, распускаем хомут гофра на дроссельном узле и, отсоединив шланг вентиляции картера и разъем проводки, вынимаем корпус в сборе с гофром. Далее вывертываем четыре болта крепления дроссельного узла к коллектору, отсоединяем разъем клапана продувки адсорбера и отводим дроссельный узел в сторону. Вывертываем болты и снимаем кронштейны крепления проводки к коллектору, после чего отводим ее как можно дальше, чтобы не мешалась. Отсоединяем от «паука» шланг вентиляции картера передней головки и разъем MAP-сенсора со стороны приводных ремней. Передний крепеж коллектора как на ладони. Но есть еще и задний, поддерживающий консольную часть детали. К трем болтам со стороны дроссельного узла доступ более-менее приемлемый, но вот с «одиночкой» в районе насоса ГУРа будьте готовы повоевать. Терпение, нарукавники и перчатки, дабы не ободрать руки, здесь совсем не лишние.

Казалось, самое сложное позади, но радоваться рано: отделяя коллектор от привалочной плоскости, порой забывают про ту самую прокладку. Чаще она остается верна только одной из плоскостей, но бывает, что прилипнет сразу к двум. Важно вовремя это заметить и помочь прокладке «развестись» с одной из них. Лучше сделать это нежно, с помощью пластикового одноразового ножика. Осталось снять катушки и вывернуть свечи – они под ключ «на 16».

Собираем в обратной последовательности, но есть ряд нюансов: при установке коллектора сперва наживляем четыре коротких болта консольной части и только потом – остальные. Затягиваем наоборот: сначала крепеж переднего и среднего рядов (от центра к краям), а затем те четыре болта.

Чтобы упростить установку дроссельного узла, вверните в одно из верхних отверстий технологическую шпильку с прорезью в торце под шлицевую отвертку (чтобы удалось потом вывернуть). Надев на шпильку прокладку, сам дроссель и кронштейн проводки, наживляем остальные болты, поправляя при этом прокладку за специально предусмотренный отросток (удобнее, когда тот в верхнем правом углу). Надевая гофр на дроссельный узел, проследите, чтобы резина не подмялась, иначе через эту складку будет подсасываться грязный воздух.

Замена свечей занимает у специалистов 2,5 нормочаса – немало. Но не стоит винить японских конструкторов: подобные сложности неизбежны практически на всех автомобилях с поперечно расположенным V6 – таковы издержки компоновки.

ЗАКРУТИЛОСЬ, ЗАВЕРТЕЛОСЬ

С заменой свечей на рядной «четверке» 4B11 (2,0 л) или 4B12 (2,4 л) справитесь наверняка. У нас ушло минут десять.

Поменять поликлиновой ремень тоже не составит труда: в приводе есть автоматический натяжитель, поэтому с настройкой не ошибетесь. Сложность лишь в том, что для доступа надо снять грязный боковой щиток колесной арки, вынув сердцевины и затем тела девяти пистонов. V6 и здесь отличился: второй ремень, приводящий насос ГУРа, настраивается смещением агрегата при ослабленном крепеже. Эта архаичная схема рассчитана на чутье механика. Если его нет – в сервис.

ВСЕ ТЕЧЕТ, ВСЕ ЗАМЕНЯЕТСЯ

Независимо от конфигурации двигателя замена масла проста – благодаря отверстию в штатной защите моторного отсека для доступа к масляному фильтру (он расположен спереди, над стартером). Кончик щупа не матовый, но след масла виден более-менее отчетливо. Сливная пробка под ключ «на 17».

Для замены антифриза в правом бачке радиатора есть сливная пробка-барашек. Но находится она вне поля зрения даже при снятой пластиковой юбке бампера. Поэтому вывертывать приходится на ощупь, просунув руку между радиатором и бампером.

Топливный фильтр (сменный картридж) расположен в погружном насосе. Для доступа предусмотрен лючок в полу под подушкой заднего сиденья. Разбирая насос, соблюдайте осторожность, поскольку велика вероятность обломить хрупкие защелки.

В шестиступенчатом автомате W6AJA фирмы Jatco (только у V6) вопреки современной моде есть щуп, что значительно упрощает замену масла. Свежую порцию заливаем через трубку щупа.

С заменой масла в МКП ничего сложного. В вариаторе снимаем шланг с радиатора охлаждения и пускаем двигатель. Ждем либо одну минуту, либо пока жидкость не вытечет (смотря что наступит раньше). Потом глушим мотор и заливаем свежее масло через трубку щупа. По официальной технологии процедуру положено повторить. Но лучше, не заводя двигатель, слить сколько вытечет и залить по уровню. И так четыре-пять раз. Пусть это обойдется дороже, зато меньше шанс угробить вариатор масляным голоданием – он и без того надежностью не блещет.

Доступ к лампам в фарах приемлемый, а вот наружные секции фонарей надо снимать. Это несложно (хватка двух фиксаторов умеренная), но сама необходимость разборки вводит в ступор многих владельцев. Вот и ездят с неработающими поворотниками до очередного визита в сервис (габаритки и стопы здесь светодиодные – считай, вечные). Но прогресс все же есть: для доступа к лампам во внутренних секциях сделаны удобные заглушки в двери багажника. Это первый из побывавших у нас в ремзоне «Мицубиси», который порадовал упрощением замены. Надеемся, будут и другие примеры.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	30
Топливный фильтр	120
Фильтр салона	15
Свечи зажигания	60
Ремни привода навесных агрегатов	–*
Привод ГРМ (только для V6)	90
Масло в МКП/АКП (или CVT)	105/90
Масло в редукторе: угловом/заднего моста	75/90
Жидкость в усилителе рулевого механизма	–**
Антифриз в системе охлаждения	60
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)

Проверка при каждом ТО, замена по состоянию.
***Замена по состоянию.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика двигателя	700
Диагностика ходовой части и тормозов	840
Замена масла и фильтра двигателя	700
Замена фильтра: воздушного/салонного/топливного	280/280/2100
Замена ремней привода навесных агрегатов	1150
Замена привода ГРМ на V6	7800
Замена охлаждающей жидкости (Dia Queen Super Long Life Coolant*)	1200
Замена масла МКП/АКП/CVT (масла соответственно: Dia Queen New Multi Gear Oil SAE 75W-80, API GL-3/Dia Queen ATF-J3(2)/Dia Queen CVTF-J1)*	800/1400/1400
Замена масла в редукторе: угловом/заднего моста (масла соответственно: Hypoid gear oil API GL-5, SAE 80 or 90/Hypoid gear oil API GL-5, SAE 80)*	700
Замена тормозной жидкости	1200
Замена тормозных колодок передних или задних	840
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	2800
Нормочас	1600

Рекомендовано производителем.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей (две передние и одна задняя)	1170 + 1170 и 950
Масло в двигатель (4,5 л)	2475
Ремни привода вспомогательных агрегатов для P4/V6	1850/2600 + + 1700 (ГУР)
Автомат натяжителя поликлинового ремня для P4/V6	6100/6300
Масло в МКП (2,5 л)/АКП (8,0 л)/CVT (8,0 л)	1125/7520/10 000
Масло в редуктор: угловой (0,6 л)/заднего моста (0,5 л)	130/110
Свечи зажигания для P4/V6	6100/8000
Охлаждающая жидкость двигателя (9,5 л)	3325
Тормозные колодки: передние/задние	2500/3500
Тормозные диски передние	8400
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный	390/1200/9400/750

Для замены свечей на V6 снимаем впускной коллектор. Этому предшествовало примерно 40 минут подготовительных операций: демонтаж датчиков, узлов, проводки и прочих магистралей.

Электромагнитная муфта подключения заднего моста находится в общем картере редуктора и отделена от него сальником. Заливная пробка на картере под ключ «на 24», сливная – под шестигранник «на 10» (стрелки).

На рядной «четверке» замена свечей гораздо проще: вывернув всего три болта крепления декоративной накладки, получаем прекрасный доступ к катушкам. Свечи – под ними.



Передний поворотник, что во внутренней секции блок-фары, заменить просто. Но только не лезьте напролом сверху, рискуя ободрать руки, а зайдите с тыла – снизу.

Средняя часть воздушного фильтра двигателя интегрирована с фильтроэлементом и должна быть обращена широкой частью к корпусу, закрепленному на кузове.





Для доступа к лампам дальнего света снимаем колпак, повернув его против часовой стрелки. Фиксация лампы H11 надежна и удобна при замене. Секция ближнего света показана стрелкой.

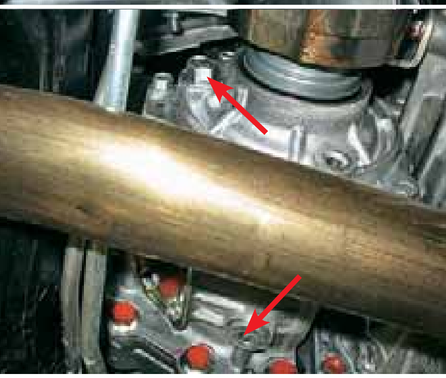
Автомат натяжителя поликлинового ремня отводим против часовой стрелки ключом «на 17», ухватившись за прилив на корпусе. После этого фиксируем механизм 5-миллиметровым штифтом.





Длинный патрон габаритки позволяет цепко ухватиться за него в тесноте подкапотного пространства. Такое достоинство трудно переоценить.

Угловой редуктор: сливная пробка под шестигранник «на 10», заливная под ключ «на 17» (показаны стрелками). На переднем плане труба выпускной системы, не обожгитесь!





Для замены противотуманки поверните декоративное обрамление против часовой стрелки и выверните три самореза крепления фары. Все просто, но этим, увы, зачастую пользуются воры.



Ради замены единственной лампочки поворотника наружную секцию фонаря приходится снимать. Чтобы преодолеть хватку фиксаторов и не сломать их, тянем фонарь строго назад по оси авто.

Чтобы не обломить фиксирующий усик фонаря подсветки номера, смещаем корпус влево, после чего с легкостью извлекаем его из гнезда в пятой двери. Силовые приемы здесь неуместны.



Передний тормоз: направляющие пальцы смазали перед установкой (на фото – нижний, с резинкой на конце). Скоба-пищалка предельного износа должна оказаться на внутренней колодке сверху.



В заднем тормозе палец с резинкой на конце – верхний, а скоба-пищалка тоже на внутренней колодке, но снизу. Наружную колодку вставляем двупалой пластиной в скобу.



Для доступа к салонному фильтру открываем бардачок. Отделив тягу демпфера и сжав лоток по краям, откидываем его вниз и снимаем с петель. Фильтроэлемент – за лючком, имеющим фиксаторы с торцов.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

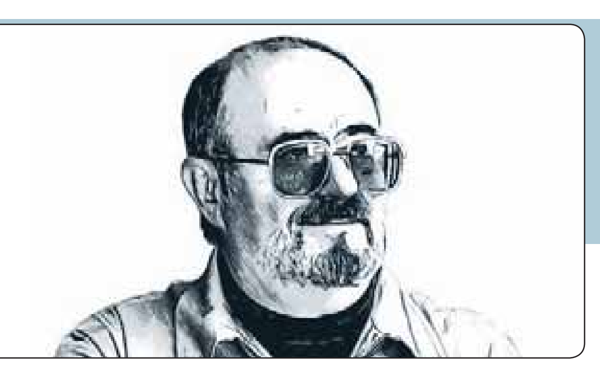
Замена масла в двигателе	●●●●○	В штатной защите есть отверстие для доступа к масляному фильтру.	Кончик щупа следовало бы сделать матовым.
Замена воздушного фильтра	●●●●○	Минимум крепежа, удобные защелки корпуса.	Можно не попасть в зацепы внизу корпуса.
Замена топливного фильтра	●●●○○	Лючок в полу для доступа к бензонасосу.	Хрупкие защелки корпуса насоса.
Замена ремней навесных агрегатов	●●●●○	Автоматический натяжитель.	Доступ только со стороны колесной арки, надо снимать щиток.
Замена ОЖ двигателя	●●●◐○	Пробка – в правом бачке радиатора.	Она вне поля зрения, надо снимать пластиковый щиток под бампером.
Замена масла в КП**	●●●●○	Есть все необходимые пробки, в АКП и CVT предусмотрены щупы.	Риски на щупе АКП плохо заметны.
Замена масла в узлах и агрегатах трансмиссии	●●●●○	В агрегатах имеются все необходимые пробки.	Значимых недостатков не выявлено.
Замена тормозных колодок	●●●◐○	Можно выкрутить только по одному пальцу на каждом механизме, при этом смазать оба.	Затруднен доступ к регулировочной гайке троса ручника.
Замена салонного фильтра	●●●●●	Удачная компоновка, не нужен инструмент.	Минусов нет.
Замена ламп в головных фарах	●●●●●	Не нужен инструмент при замене ламп в блок-фарах.	Минусов нет.
Замена ламп в фонарях	●●●●◐	Отличный доступ к секциям в двери багажника.	Наружные секции надо снимать.

**Автомобиль с двигателем 4B11 или 4B12 в сравнении с «Шевроле-Нива», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 6).*
***Средний балл за несколько вариантов исполнения.*

Игорь Козлов: «Сложность замены свечей на V6 не расстроила: столь высокая трудоемкость обычна для агрегатов данной конфигурации. Зато порадовала продуманность трасс прокладки коммуникаций и добротность крепежа – не то что на «одноразовых» моторах некоторых европейских фирм».



Благодарим компанию «Автомир Мицубиси» на улице Перерва в Марьине (Москва) за содействие в подготовке материала.



ИСКУССТВЕННОЕ ДЫХАНИЕ

Некоторым системам автомобиля свежий воздух абсолютно противопоказан. О неожиданных случаях его проникновения рассказывает **Анатолий Вайсман**.

Когда медсестра удаляет из шприца воздух, не заигрывайте с ней: крошечный пузырек, попав в кровь, может нарушить питание мозга. Посторонние газы в некоторых системах автомобиля тоже способны наделать бед. Так, в отличие от практически несжимаемой жидкости в гидроприводе тормозов, попавший в него воздух под давлением многократно уменьшает объем: педаль становится «мягкой». А если упрется в пол, тормозов, считай, нет! В то же время современные тормозные жидкости очень гигроскопичны – и если эксплуатируются без замены лет пять и больше, то настолько насыщаются атмосферной влагой, что этот коктейль в раскаленных рабочих цилиндрах готов закипеть. Пар вытеснит оставшуюся жидкость – и чем тогда тормозить?

У системы охлаждения свои фокусы. При чрезмерном нагреве жидкость первым делом закипает там, где ее давление самое низкое: на входе в помпу. Уже с первыми пузырями пара напор крыльчатки падает, нагрев ускоряется. Еще немного – и напор упадет до нуля, жидкость забурлит в рубашке охлаждения, что для двигателя приговор.

В системе смазки воздуху тоже не место. Насос забирает масло из картера. Если уровень мал, при энергичных маневрах он может прихлебывать воздух. Но краткие вспышки красной лампы простительны лишь на холостом ходу, а никак не при нагрузке.

У систем питания и выпуска отношения с воздухом более интимные. Чтобы горючее экологично сгорало в цилиндрах, его смесь с воздухом должна быть стехиометрической – 1 кг : 14,7 кг. Но стройную теорию грубо рушит посторонний воздух. Если он подсасывается в цилиндры, например, через разрыв прокладки коллектора, смесь в цилиндрах будет точно обеднена.

Сегодня датчик кислорода, как верный цербер, стережет вход в каталитический нейтрализатор: устройство правильно работает лишь при сгорании стехиометрической смеси. Если датчик сообщит контроллеру о лишнем кислороде, тот прикажет форсункам увеличить подачу бензина – и состав смеси скорректируется.

Но представим, что воздух подмешивается к отработавшим газам сквозь трещину трубы перед датчиком кислорода. Последний будет начеку и «настучит» контроллеру. По сути, сигнал о том, что смесь бедная, является ложным, но контроллер прикажет форсункам прибавить топлива. Смесь в цилиндрах может значительно (до 20%) обогатиться – увеличится расход топлива, вырастут выбросы CO и CH, начнутся перебои в работе, загорится сигнал «проверь двигатель». Вывинтишь свечи – они закопченные, то есть по всем признакам смесь богатая, но в памяти самодиагностики запишется ошибка «бедная смесь» – ведь лишнего кислорода в выхлопе меньше не стало. В этой спорной ситуации и проверяется квалификация диагноста.



На этом «Пежо» искали дырку... А посторонний воздух пропускал клапан адсорбера.



Изжеванное уплотнительное колечко двигателя «Хёндай» травило воздух в систему переключения контуров системы впуска.

Посторонний воздух может проникать в двигатель не только через прорехи в прокладках стыков деталей, но и сквозь «щели» в магистралях впускного коллектора, адсорбера, вакуумного усилителя тормозов. Реже встречаются дефекты сальников коленчатого вала (и не только его), из-за которых воздух попадает в картер, а оттуда, уже с картерными газами, по системе вентиляции добирается до цилиндров. Часто смесь обедняется только в одном цилиндре, – он работает с перебоями либо совсем отказывает, что наиболее заметно при малых оборотах.

Однажды попал к нам «Хёндай-Терракан», его шестицилиндровый двигатель трясло, как в ознобе. Мы заподозрили подсос воздуха, но как найти реальную дырочку в таком сложном моторе? Заметив, что механик готовит жидкость WD-40, хозяин совсем помрачнел: уже не раз мотор ею поливали, да все без толку!

Не сразу получилось и у нас. Вот уже израсходовали граммов триста зелья, а результата нет. Случайно пульнули струю куда-то в сторону – и двигатель вдруг зарокотал ровно! Но куда попали? Пока спорили, мотор, словно дразня, вновь

задергался. Уже зная примерное направление, брызгали туда вновь и вновь, помаленьку сужая круг поиска. Двигатель на секунду успокаивался, потом снова начинал трястись. Так и добрались до механизма управления заслонками, переключающими контуры впускной системы. А затем – до изжеванного резинового колечка, уплотняющего ось заслонок: оно и пропускало воздух! Новое обошлось хозяину в пятак, что странным образом задело его самолюбие: из-за этакой фитюльки столько неприятностей!

Еще случай. Прикатил гарантийный «Хёндай-ix35». Первые 7000 км он вел себя пристойно, но затем его стали обгонять дети на скейтах. Машина явно дурила. Но с чего начинать поиск? Идею неожиданно подсказал владелец: «После торможения мотор совсем никакой!». Тут уж мы его и завели... Он поначалу задергался, но потом, когда пережали ручными тисками шланг вакуумника, – заработал ровно.

Вижу, владельцу не терпится прокатиться, хоть и с дубовыми тормозами. Отъехал метров на сто и вернулся счастливый: машину не узнать! Вооруженный знанием, он отправился к дилеру на замену дырявого усилителя: «Пусть только попробуют отказать!».

Следующий пример. Двигатель ВАЗ-2112 мы поливали и так, и сяк, а он всё куражился. Но вот брызнули на ДМРВ – угомонился. Оказалось, между этим датчиком и дроссельным патрубком нет прокладки. Водитель скромно объяснил, что недавно чистил патрубок, но прокладки там «отродясь не было». Слукавил, конечно. Пришлось поставить свою, – мотор заработал ровно.

А вот уникальный случай полезного подсоса! Двигатель впрысковой «семерки» уподобился Илюше Обломову – сочетал обжорство с ленью. Пока искали причину, хозяин попросил заменить корпус воздушного фильтра. По его словам, пару месяцев назад, когда заменяли «гармошку», корпус треснул. Юнца пожурили, ведь через трещину в цилиндры шел неочищенный воздух!

Ну а с новым корпусом... мотор перестал заводиться. Корпус фирменный, все дырки на своих местах, «гармошка» свежая, как будто с полки магазина не слезала. На всякий случай поставили другую – и двигатель победно запел! Оказывается, фильтр от неизвестного производителя воздух почти не пропускал, и, не будь трещины в корпусе, мотор вообще не смог бы работать.

Закончу несколькими словами о технологиях. Мы предпочитаем выявлять подсос воздуха в двигатель горючими жидкостями вроде WD-40. Они не вредят электроприборам, легко проникают в любые щелки, а при попадании в цель выравнивают работу двигателя. Противопожарные меры, само собой, принимаем. Вода же, попадая в цилиндры, затрудняет их работу, глушит. С нею искать подсос сложней, да и электропроводке она не на пользу.

С системой выпуска иначе: поливать раскаленные трубы водой бесполезно, горючими жидкостями – опасно. Как искать дырки? В наши дни применяют так называемые дым-машины: дым подают в исследуемую магистраль – струйка выдает прореху. Эти недешевые устройства увидите лишь в отдельных дилерских центрах. Чаще диагносту приходится уповать на собственные слух, осязание и обоняние: при работающем двигателе из любой трещинки системы выпуска «сечет» по носу, ушам, рукам... **ЗР**



Чтобы выявить подсос воздуха через вакуумный усилитель, можно пережать шланг. Но только не жесткий – такой насилия не терпит!





МАНЕВР ОТЧАЯНИЯ



За ответ на задачу № 51 «О силе чувства» (ЗР, 2012, № 4) **Дамир Хайров** из Московской области получает навигатор MNS-525MP фирмы Mystery Electronics с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP компании Philips Semiconductors.

Как ни крути, тема безопасности для нас весомее любых других. Здравомыслящий человек даже на пешей прогулке приключений не ищет, а за рулем тем более. Но если столкнется у туалета с соседом по коммуналке, возможен конфликт. Точно так и некоторые маневры на дороге лучше разграничить во времени. Эта идея и легла в основу задачи № 51.

Сюжет прост. Водитель-профессионал рассуждает о вождении машины в поворотах. Я, мол, практик, водил ЗИЛы, ГАЗы, МАЗы и КамАЗы в любых поворотах и в любую погоду. Считаю, что главное – хорошо чувствовать машину. А кто с этим не согласен, пусть докажет, что я не прав!..

Некоторых читателей такое заявление шокировало: в ответах – праведный гнев. Но будем объективны: в вождении автомобиля талант играет далеко не последнюю роль, а для понимания простейшей физики не требуется особое образование, – так что прекрасных водителей немало и среди самоучек. «Хорошее чувство машины» – это четкое ощущение черты, которую заступать нельзя. Представьте себя водителем рейсового автобуса с пассажирами: нужно довезти людей вовремя и без лишнего риска. Ясно, что никакое образование не заменит опыта. Не станешь же рулеткой обмерять каждый поворот и решать уравнения. С природой и ее законами невозможно договориться, это не полиция. Физические законы даже нарушить невозможно. И если вылетел с трассы, то именно в подтверждение этих законов!

В повороте автомобиль испытывает действие дополнительных сил. Та, которая загибает траекторию машины внутрь поворота, названа центростремительной. Создает эту силу дорога, толкая в сторону центра поворота колеса, а с ними и автомобиль. И раз уж дорога толкает колеса, они, в свою очередь, толкают дорогу, но уже от центра поворота. (Это хорошо видно на снегу, в песке и т. п.) Эту силу назвали центробежной. Она лишь следствие центростремительной. Не забыли школьные «действие и противодействие»? Эти две силы равны по величине, но приложены к разным объектам, поэтому нельзя на схеме обе прикладывать к машине: в сумме будет нуль – что заставит машину поворачивать?

В то же время любые ускорения автомобиля в плоскости дороги ограничены сцепными свойствами шин и покрытия. Или, по науке, их коэффициентом сцепления. Положим, он не выше 0,8, причем не зависит от нагрузки на шину, направления ее работы и т. д. Тогда никакое ее ускорение не может превысить 0,8g = 7,85 м/с².

Соответствующие силы сцепления шин нужно складывать геометрически, с учетом их направления, – тогда при использовании 60% одновременно и на торможение, и на поворот получаем в сумме около 85%, или 6,67 м/с². Еще не страшно, но бди! А вот если ехать быстрее, тратя на поворот 90% сцепных сил, да попробовать притормозить с интенсивностью 60%, получим геометрическую сумму 108%. То есть, как сказал наш победитель, есть возможность «начать прокладывать новую трассу за пределами дороги». (Увы, хотя кратчайшее расстояние между двумя точками лежит на прямой, тут лучше пользоваться проезжей частью!)

Изменение вертикальной нагрузки колес – с точки зрения риска сноса передней оси или заноса задней – в повороте играет немалую роль, но эти тонкости в нашем случае вторичны. Максимальное ускорение ограничено только коэффициентом сцепления (даже если машину всем весом опереть на одно колесо). Но не забудем о новичке за рулем: главное для него – избегать приключений, а не искать их. То, что весь «запас» коэффициента сцепления 0,8 потрачен на поворот, опытный водитель ощущает своим телом: при собственном весе 70 кг его стаскивает с сиденья поперечная сила около 56 кг. Что ни говори, умение нащупать этот предел очень полезно, – ведь если началось скольжение колес, то и приемы «высшего пилотажа» выручают не каждого гонщика.

На скоростных трассах самое разумное – сбавить скорость заранее, до поворота. В крайнем случае – на входе в него, когда риск заноса минимален. На дугах малого радиуса (в городе и т. п.) многие советуют оттормозиться непосредственно перед поворотом руля, чтобы дополнительно загрузить передние колеса: они лучше зацепятся за покрытие. Наш победитель считает: *«В критической ситуации тормозить нужно перед поворотом. Затем отпустить педаль тормоза и сразу повернуть руль»*. Смысл прост: пока пружины передней подвески еще сжаты инерцией машины, покрышки дополнительно прижаты к дороге и лучше сцеплены с покрытием, машина лучше управляется.

Таким образом, к науке, которую преподают в автошколах, у нас претензий нет. Тормозить в повороте – дело рискованное... Отсюда еще один важный вывод: чем чаще водитель обкатывает в голове подобные ситуации, тем больше у него шансов справиться с реальным форс-мажором! Автотренинг – штука незаменимая. **ЗР**

Всем, кто прислал ответы, объявляем благодарность. Дамира Хайрова поздравляем с победой в конкурсе!

ЗАДАЧА № 54

ЗА МИРНОЕ СОСУЩЕСТВОВАНИЕ

«Лето в разгаре. Признаюсь: соседства с байкерами побаиваюсь, стараюсь держаться от них подальше, вот только удается это не всегда. Похвастаться большим опытом не могу, к тому же совершенно не знаю особенностей этих мощных машин. Мне они кажутся очень неустойчивыми, да и тормозные возможности не те, что у автомобиля: ДТП видел не раз! Надеюсь, опытные люди меня просветят: как нужно вести автомобиль рядом с байкером – на сложной трассе, с плохим покрытием, мокрой, скользкой?»

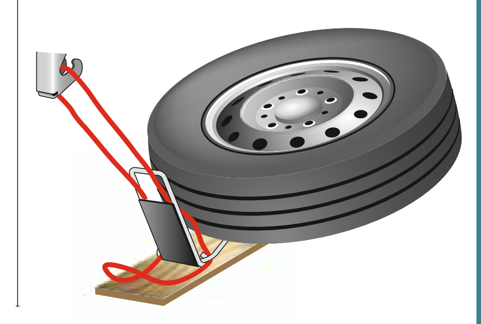
Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 августа 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Владимир Козырев из Московской области за совет по автомобилю «Рено-Сандеро» получает канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants, **Владимир Житлухин** из Кировской области за советы по эксплуатации ВАЗ-21093 – набор ручного инструмента компании «СОРОКИН», **Владимир Секретов** из Московской области за способ фиксации коленчатого вала – подарочный набор автохимии компании «ХАДО».

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

В. КОЗЫРЕВ

Заменив проколотое колесо «Сандеро» запасным, на его место под багажником собрался уложить поврежденное. Вот когда я понял, насколько трудно зацепить шарнирную П-образную скобу поддона запаски за крюк винтового замка, ведь в инструкции никаких подсказок нет. Тайны этого устройства пришлось осваивать на грязной обочине, лежа на спине. Если не хотите оказаться в подобной ситуации, возите с собой элементарное приспособление – петлю, связанную из метрового отрезка тонкой бельевой веревки. Крюк винтового замка под багажником нетрудно нащупать рукой, – зацепите за него петлю. Уложив на поддон колесо, свисающую часть петли протолкните сквозь скобу, как показано на рисунке, и тяните на себя нижний ее конец. Поддон с колесом поднимется – и скоба сама сядет на крюк. Если материал веревки – синтетика, то и освобождать петлю не нужно. Подмотаем по месту: она не сгниет, а пригодиться еще может.



В. ЖИТЛУХИН

При сборке стартера «девятки» нередко приходится одновременно ставить щетку и ее пружину. Последняя может «выстрелить», и тогда не факт, что вы ее быстро найдете. В подобных случаях (это может пригодиться и при работе с другими пружинками) советую привязать к середине пружины нитку, а другой ее конец – на свободный палец руки. Как бы ни сопротивлялась пружина, вы ее уже не потеряете.

***

Когда на «девятке» разбило петлю задней двери, осмотр показал, что можно обойтись заменой полупетли на стойке кузова и соответственно шкворня (оси). Но выбить старый шкворень из части, приваренной к двери, не удалось. Чтобы не срубать всю петлю, обошлись минимумом: тонким отрезным диском болгарки разрезали вдоль оси место, зажимавшее шкворень. Ржавый вынули, вставили новый – и заварили разрез.

В. СЕКРЕТОВ

При многих операциях с двигателем важно зафиксировать от поворота коленчатый вал. Знатоки используют различные способы. Напомню один довольно простой и дешевый, да еще и универсальный: он практически не связан с конструкцией двигателя. Независимо от того, как расположена свеча в головке цилиндра, я вывертываю ее – и через отверстие заталкиваю внутрь камеры сгорания примерно 0,5 м крепкого репшнура, оставив хвост снаружи. (Сгодится любая веревка, способная пройти в отверстие, не застряв.) Поворачивая коленвал, поднимаю поршень – и зажимаю эту «набивку», после чего включаю высшую передачу, чтобы вал не повернулся обратно. Теперь даже гайку на носке коленвала можно смело откручивать. Кстати, поджатая поршнем набивка отлично удерживает клапаны в тех положениях, как они приработались, что тоже весьма ценно.

М. ТОМИН,
Омск

Современные фары – чаще всего с пластиковыми стеклами-рассеивателями. У них прекрасные оптические характеристики, но только при условии, что поверхность пластмассы не помутнела. Мутную полируем мелкозернистой пастой ГОИ, пригодной для борьбы с мелкими царапинами. Если такой пасты нет, а время для творчества есть, выручат резервные «технологии»: можно, например, отполировать фару пастой, предназначенной для лакового покрытия кузова, либо высококачественной зубной пастой!

Наконец, тщательно вымыв и просушив фары, можно включить свет для их разогрева – и, смазывая чистым моторным маслом, полировать вибрационной шлиф-машинкой. На худой конец – делать это вручную, ветошью. Разумеется, последняя должна быть безукоризненно чистой, без каких-либо механических включений.

М. ГУТНИКОВ,
Нижний Новгород

Менять в гаражных условиях сайлентблоки иногда очень непросто. В идеале для снятия какого-нибудь рычага с машины нужны специальные приспособления (съемники сайлентблоков и т. п.). Но бывает и так, что рычаг у вас в руках, а сайлент-блок остался в нем. Как быть?

Если размеры позволяют, надо ввести ножовочное полотно внутрь центральной втулки, закрепить полотно в станке ножовки, натянуть – и распилить втулку. Затем, выбросив ее и резинку, разрубить стамеской тонкостенную наружную обойму.

Другой способ: засверлить в резиновом блоке несколько отверстий, из них парочку – с перекрытием, чтобы ввести полотно; далее, смазывая полотно маслом, распилить резину по кругу, удалить и т. д.



ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА

Владельцы «Шевроле-Авео» гордо называют себя авиаторами. Вступая в их ряды, полезно изучить особенности модели. **Игорь Козлов** подскажет, на какие узлы и агрегаты обратить особое внимание.

НИЗШИЙ ЭШЕЛОН

Усилиями художников из ателье «Италдизайн» корейский «Авео» ладно скроен. Но не совсем крепко сшит: по результатам крэш-тестов хэтчбек заработал всего шесть баллов, а седан и вовсе три – из-за многочисленных разрывов панелей по точкам сварки и травмоопасного руля. Летая, имейте это в виду!

При этом кузов весьма стойко переносит воздействие химреагентов, используемых зимой. Случалось, слезала эмаль с эмблем-крестиков, но не так часто, как на «каптивах» или «эпиках». Впрочем, на скорость это не влияет.

У задних стеклоподъемников с ручным приводом есть неприятная черта: от тряски стекло опускается, открывая небольшую щель сверху. Замена механизма ничего не дает, поэтому с недостатком стоит смириться. Но, прежде чем запирать машину, не забывайте довернуть «весла» до упора. В вариантах с электроприводом хватка тормоза, блокирующего самопроизвольное опускание стекла, нареканий не вызывает.

Из прочего оборудования салона досаждают часы: перегревшись на солнце, перестают работать. Остыв, вновь показывают время как ни в чем не бывало. Менять, опять же, бесполезно.

Единственный канал в электрооборудовании, общающийся по CAN-шине, связывает иммобилайзер с блоком управления двигателем. Остальная проводка обычная, глюков практически не бывает. Плохо лишь, что нет защиты от переполюсовки: если случайно перепутать клеммы, например, в момент прикуривания, тут же сгорают все электронные блоки.

Иногда машина с автоматом не хочет сниматься с «паркинга». Значит, пришел конец блокирующему соленоиду в селекторе выбора передач (установлен под накладкой туннеля). Но замена не принесет полного

избавления от проблемы: деталь ненадежна сама по себе, а других вариантов (включая неоригинал) нет.

ПОД КРЫЛОМ САМОЛЕТА

В остальном автоматы достаточно надежны, чего не скажешь о механических коробках. Синхронизаторы первой-второй передач, начинающие неприятно хрустеть, меняли даже в гарантийный период при 40–60 тыс. км. Производитель списывал поломки на агрессивный стиль вождения, но владельцы, в особенности опытные и аккуратные, винят конструкцию. Ведь неспроста на иномарке первая замена масла в КП официально предписана при мизерном пробеге 15 тыс. км (на версии с двигателем 1,2 л). И где еще встретишь негласные рекомендации впервые менять масло через 30–45 тыс. км в коробках, агрегатируемых с моторами 1,4 и 1,6 л?

Зато сцепление держится молодцом 120–160 тыс. км. Правда, на машинах с мотором 1,2 л оно порой схватывает в самом конце хода и при этом не всегда поддается регулировке. Остается только привыкать.

Сальники приводов к пробегу 80–100 тыс. км порой начинают потеть. Ездить можно, но замену лучше не откладывать. К ШРУСам претензий нет, а вот датчики антиблокировочной системы, считывающие сигнал с наружных «гранат», к 80–100 тыс. км отказывают частенько. В задних тормозах они служат лишь немногим дольше.

Ступичные подшипники обычно выхаживают более 150 тыс. км, но, если не повезет, могут загудеть или разболтаться раньше. Передние колодки держатся 30–45 тыс. км (АКП-МКП), дисков хватает на 60–90 тыс. км. Задние колодки дисковых механизмов чаще меняют на 60-й тысяче, диски нередко дотягивают до 180 тысяч. Как водится, барабанные механизмы служат дольше – 90–100 тыс. км, если только накладки не отслоятся раньше. Если в движении накладка полностью

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

CHEVROLET AVEO

ДЕБЮТ:
в 2003 году на автосалоне в Чикаго представлен «Шевроле-Авео», который был известен до этого как «Дэу-Калос», производимый с 2002 года в Корее. В 2012 году начаты поставки из Украины версии «ЗАЗ-Вида» с мотором «Чери».

КУЗОВА:
седан, 3- или 5-дверный хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, Р4, 1,2 л, 72–84 л.с.; Р4, 1,4 л, 83–101 л.с.; Р4, 1,5 л, 86 л.с.; Р4, 1,6 л, 106 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
М5, А4.

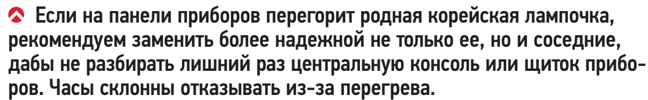
ПРИВОД: передний.

РЕСТАЙЛИНГ:
в 2005 году в Шанхае была представлена версия седана с измененной оптикой и бамперами. В 2007 году во Франкфурте показали обновленный хэтчбек. В 2011 году в Детройте представлена новая модель.

КРЭШ-ТЕСТЫ:
в 2006 году седан «Авео» заработал одну звезду, а хэтчбек «Калос» – три. Даже на тот момент это были крайне низкие показатели!







Если на панели приборов перегорит родная корейская лампочка, рекомендуем заменить более надежной не только ее, но и соседние, дабы не разбирать лишний раз центральную консоль или щиток приборов. Часы склонны отказывать из-за перегрева.

Основной VIN выбит под капотом на правом лонжероне, в районе приводных ремней двигателя.

Антикор днища на новой машине вселяет надежду на долговечность кузова. Временем доказано: надежда оправдывается.





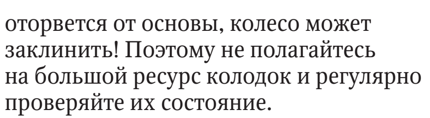
Этот автомат попал в ремонт по глупости владельца: тот прогревал агрегат на месте при положении селектора в позиции *D* («драйв»), газуя и тормозя одновременно. Сальники приводных валов здесь пока абсолютно сухие (пробег 46 тыс. км).



ГРМ двигателя B12D приводится практически вечной однорядной цепью (видна через отверстие снятой крышки маслозаливной горловины). Остальные моторы имеют ременный привод ГРМ, – не забывайте менять в срок!



В задней подвеске с упругой Н-образной балкой ломаться нечему. Выпускная система служит более 150 тыс. км. Обратите внимание на добротный слой пластизоля на днище: это не только антикор, но и шумоизоляция.



оторвется от основы, колесо может заклинить! Поэтому не полагайтесь на большой ресурс колодок и регулярно проверяйте их состояние.

Отпотевание передних амортизаторов случается либо при пробеге под 150 тыс. км, либо на шестой-седьмой год при небольшом пробеге. Задние держатся молодцом. Стойки стабилизатора служат 70–80 тыс. км, втулки вдвое дольше, шаровые опоры порядка 120 тыс. км (их заменяют отдельно от рычага).

До тех же 120 тыс. км дотягивают рулевые наконечники, а вот тяги могут застучать даже на 50-й тысяче.

По официальной технологии тяги меняют только в сборе с рулевым механизмом, поэтому оригинальных деталей в каталоге запчастей попросту не существует. Зато продаются неоригинальные тяги. Они ничем не хуже, но до похода в магазин снимите старые. Как правило, это удается только в половине случаев, поскольку гайки крепления затянуты намертво. Даже зажав снятый механизм в тисках, не всегда решите проблему. Совет: прежде чем хвататься за ключ, прогрейте гайки газовой горелкой (соблюдая меру) и слегка обстучите молотком. Тогда наверняка стронете крепеж.

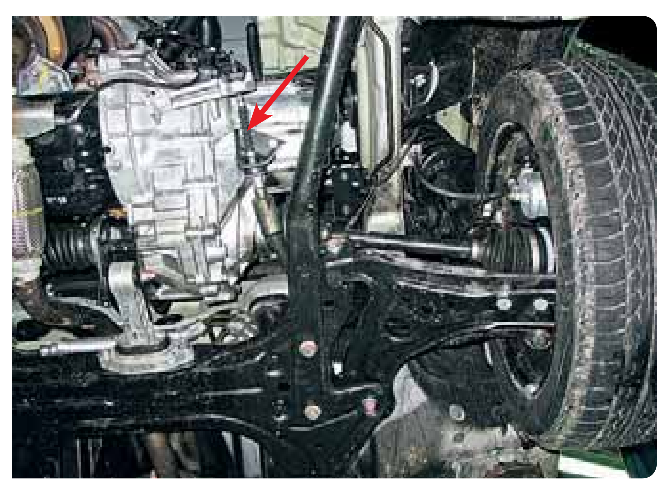
ПРАВО НА ВЗЛЕТ

Отправляясь в полет, проверьте уровень антифриза: порой он начинает незаметно сочиться через потертости в радиаторе. Они возникают из-за того, что впритык к основному радиатору с одной стороны установлен вентилятор, а с другой – радиатор кондиционера. Зазор между ними минимальный, к тому же весь этот «бутерброд» смонтирован на чересчур податливых опорах. Дефект свойственен седанам 2007–2008 годов выпуска. Его быстро изжили, но в целом качество машин калининградской сборки в последние годы оставляет желать лучшего. На это жалуются как мастера, занятые предпродажной подготовкой, так и владельцы, недовольные зачастую ее результатом.

На российский рынок официально поставлялись машины с моторами 1,2 л (заводской индекс B12D), 1,4 л (F14D) и 1,6 л (F16D). Первый разработан непосредственно фирмой «Шевроле», а последние позаимствованы у «Опеля» и являются точной копией Z14XEP и Z16XER. На некоторые рынки шли 1,5-литровые двигатели от «Ланоса», но у нас таких вариантов днем с огнем не сыщешь.

Бывало, отказывал топливный насос. Случаи единичные, но довольно неприятные, поскольку гарантия, как обычно, к этому моменту заканчивалась и платить предстояло из собственного

Шаровые опоры приклепаны к рычагу, но продаются отдельно, вместе с крепежом, заменяющим высверленные заклепки. Следите за гофром троса сцепления (показан стрелкой): если прохудится, привод начнет скрипеть и клинить.



Самый популярный мотор 1,2 л (B12D1). Удачная компоновка подкапотного пространства позволяет без труда добраться до многих жизненно важных узлов.



кармана. Обычно ресурс насоса переваливает за 200 тыс. км.

В остальном моторы достаточно надежны: масло не транжирят, промозглым утром пускаются с первой попытки. Если со второй, проверьте сперва высоковольтные провода. Сопротивление центральной жилы не должно стремиться к бесконечности. Обычно это наблюдается после 60 тыс. км: хотя бы один из четырех проводов наверняка захандрит. Грешить на свечи не стоит: по регламенту их положено менять через каждые 30 тыс. км. Большинство владельцев так и поступает, хотя по факту они выхаживают вдвое больше.

Вообще, официальный регламент со странностями: с заменой свечей чересчур строг, а для замены воздушного фильтра дает немыслимую поблажку – 45 тыс. км. Более-менее грамотный пилот вовремя сообразит: перебор – и заменит фильтроэлемент хотя бы на 30-й тысяче. Новичок же вряд ли станет вникать в технические тонкости и, неукоснительно следуя некорректным рекомендациям, рискует придушить двигатель. **ЗР**

Благодарим компанию «Арманд-Шевроле» на Гостиничной улице (Москва), а также интернет-сообщество www.aveoclub.ru за содействие в подготовке материала.

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика (мотор-тест)	750
Диагностика ходовой части и тормозов	1500
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	1800
Замена свечей зажигания	750
Замена привода ГРМ с ремнями навесных агрегатов	4500
Промывка форсунок (вместе с жидкостью)	2540
Замена масла в МКП/АКП	1500/2250
Замена стоек стабилизатора передней подвески	1500
Замена тормозных колодок передних/задних дисковых или барабанных	2250/2250 или 3300
Регулировка углов установки колес	1800
Нормочас	1500

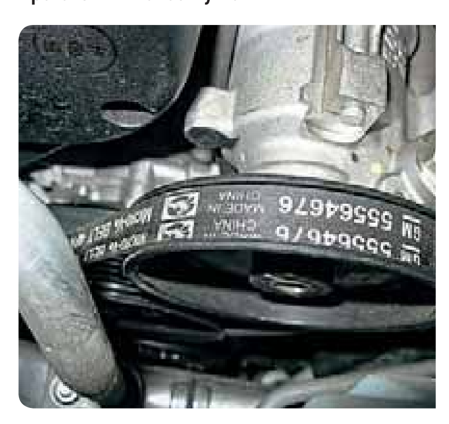
СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	16 000
Бампер передний/задний	16 300/19 000
Блок-фара/фонарь	10 300/8000
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный	650/1300/600/1300
Свечи зажигания (комплект)	1300
Ремни привода навесных агрегатов	2900 + 1500
Рулевой механизм в сборе	28 000
Соленоид АКП	2000
Шаровая опора	3100
Сцепление (комплект)	17 000
Датчик ABS	6000
Тормозные диски передние	6200



Токоведущая жила высоковольтных проводов чаще перегорает со стороны свечных наконечников. Меняя провода, вряд ли запутаетесь: все они пронумерованы, как и выводы на катушках, в соответствии с порядковым номером цилиндра. Начало отсчета – со стороны приводных ремней.

Большинство приводных ремней изготовлено в Китае, поскольку одно из самых массовых производств модели находится там же – на предприятии «Джи-Эм – Донг-Юэ» (GM-Dong Yue) в Юнтае (провинция Шаньдун). Претензий к качеству нет.



РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

Вариант комплектации	1,2 л, МКП	1,4 л, АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	329 000	361 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	71 200	60 600
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Высоковольтные провода, комплект	3200	
Воздушный фильтр двигателя (две внеплановые замены)	3900	
Рулевые тяги с наконечниками	12 500	
Стойки стабилизатора	4500	
Шаровые опоры	10 400	
Сцепление	24 500	–
Ремонт МКП (замена синхронизаторов)	12 450	–
Соленоид АКП (две замены)	–	11 500
Датчик АБС (две замены)	14 400	
Тормозные диски и колодки передние	11 900	
Тормозные колодки передние (в варианте с АКП две замены)	4950	9900
Тормозные колодки задние (в варианте с АКП дисковые)	6700	4950
ИТОГО	509 600	508 750
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	283 000	317 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	226 600	191 750
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	7,2	8,6
Расходы на топливо (А92; 28 руб./л)	151 200	180 600
Стоимость 1 км пробега (ЗР, 2011, № 1 и 12)	5,03	4,96
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Амортизаторы передние	12 600	
Рулевой механизм в сборе с тягами	34 000	
Радиатор охлаждения двигателя	10 800	
Топливный насос	14 850	

**Цены на май 2012 года. Ремонт, запчасти и ТО у дилера.*
***Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.*



РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

При Госдуме создана новая общественная структура – рабочая группа по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения. **Игорь Моржаретто** принимает участие в ее работе. Ему и слово.



Наше государство активно занялось вопросами дорожной безопасности относительно недавно, лет семь назад. С тех пор как из рога изобилия посыпались инициативы и законы, постановления и госпрограммы… Как водится, чаще всего ставку делали на привычные меры: запрещать и наказывать. Наказывать, понятно, тех, кого проще, – водителей. Поэтому тот же период (2005–2007) отмечен и первыми попытками автомобилистов организоваться, чтобы выразить и защитить свою точку зрения на проблему. Памятны многочисленные акции в защиту «правого руля», протесты против роста цен на бензин и засилья мигалок на дорогах, бесчисленные публикации против отмены допустимого уровня алкоголя в 0,3 промилле… Какие-то требования власти услышали, а какие-то проигнорировали.

– Как лидер общественной организации автомобилистов «Свобода выбора», я понял, что КПД этих акций не очень высок, – рассказывает депутат Госдумы Вячеслав Лысаков. – С 2007 года мы с другими общественниками пытались сотрудничать с депутатами на общественных началах. Оказалось, что в принципе можно влиять на законотворческий процесс; правда, связь «общество-парламент» работала очень слабо. Но все-таки удалось отменить ряд поправок в КоАП, которые могли усложнить жизнь водителей и привести к новому росту коррупции. Например, наказание в виде лишения прав для водителей, не остановившихся по требованию сотрудника милиции. При отсутствии видеофиксации обвинение базировалось бы только на показаниях инспектора; представляете, какая могла появиться кормушка! Словом, стало ясно: надо, чтобы кто-то в Госдуме представлял интересы 40 млн. автомобилистов. Тем более что борьба за безопасность дорожного движения в последние годы свелась преимущественно к ужесточению наказаний.

И вот в апреле этого года появилась общественная структура – группа по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения. В нее вошли представители ряда СМИ (журнал «За рулем», «Российская газета», «Коммерсант», сайты zr.ru, gazeta.ru, pravo.ru и др.), представители общественных организаций, юристы. В работе участвуют руководители ГИБДД, а также эксперты в разных областях. Например, когда обсуждался вопрос о пресловутых 0,3 промилле, приглашали врачей-токсикологов, наркологов, ученых. Активную позицию занимают депутаты ГД из комитета по транспорту, член Совета Федерации Владимир Федоров. Всего на заседания собираются 15–20 человек. Есть и первый успех: удалось внести некоторые поправки в Закон о такси.

– Закон был принят год назад в страшной спешке (от появления проекта до третьего чтения прошло всего две недели. – *И. М.*), без консультаций с профессиональным сообществом, – горячится Лысаков. – По большому счету и написан он был так, как хотелось руководителям крупных столичных таксомоторных компаний (а это всего 2% автомобилей, занимающихся извозом). В результате закон оказался неработающим. Теперь при участии представителей профессиональных организаций были приняты важные поправки – надеюсь, закон уже с этого лета начнет работать.

На рассмотрение в Госдуму внесено три законопроекта, которые активно обсуждались на заседаниях рабочей группы: смягчение наказания за выезд на встречную полосу в первый раз (штраф); возможность оплатить штраф частично, если нарушитель сделает это сразу, и, наоборот, введение пени за просрочку уплаты; наконец, отмена административного ареста за неуплату, особенно если речь идет о небольших суммах.

Еще три-четыре проекта находятся в стадии обсуждения и разработки. Во-первых, отмена нулевого порога для содержания алкоголя в крови. Абсурдность этого требования эксперты на страницах ЗР обосновывали не раз, осталось только убедить правительство. Тут, по словам Лысакова, налицо серьезные подвижки и есть шанс принять новые нормативы уже осенью. Но наряду с этим, видимо, ужесточат наказания за неоднократное управление в нетрезвом виде.

Далее – отмена ст. 166 УК РФ «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения». Эта статья – настоящий подарок для любого автомобильного вора, который сейчас может заявить, что «взял чужую машину просто покататься», и отделаться условным сроком. По существующей логике тогда надо не слишком строго наказывать и человека, который вынес из вашего дома телевизор, – ведь он его утащил «без цели хищения», а, скажем, просто хотел посмотреть интересный футбольный матч. Ужесточение наказания, безусловно, приведет к сокращению числа угонов.

Сейчас обсуждают формулировки ст. 75 и 76 УК, а также ст. 25 УПК РФ, которые предусматривают возможность прекращения уголовного дела «в связи с примирением сторон». Представляете, в ДТП погибли люди, но виновник аварии, если он очень состоятельный человек, может договориться с родственниками погибших, выплатить им крупные денежные суммы – и дело закрывается на стадии досудебного расследования. Ряд членов рабочей группы считают, что это антисоциально: нет денег – иди на зону, можешь откупиться – свободен. В законе должно быть четкое условие: виновного вправе простить только сам пострадавший, если он выжил. Не прощен – обязан понести наказание.

И еще следует переписать ст. 315 УК («Злостное неисполнение судебных решений»). Многие виновники аварий, которые по решению суда должны выплатить ущерб, под разными предлогами уклоняются от этого. А ведь речь часто идет о деньгах для людей, ставших после аварии инвалидами, которым эти суммы жизненно нужны на лечение! Будущая поправка предполагает увеличение ответственности для тех, кто платить может, но не хочет.

Словом, у рабочей группы большие планы по корректировке «автомобильного» законодательства; мы будем рассказывать о том, над какими инициативами работаем. Ждем и ваших предложений! ЗР

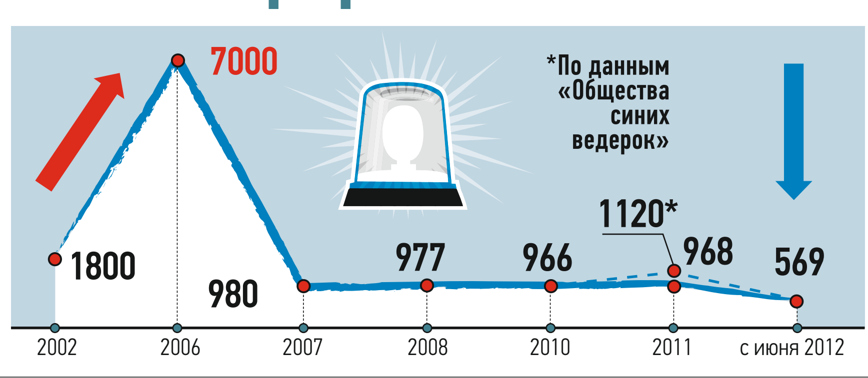
ПРАВО НА ВСТРЕЧКУ

Будучи еще в должности председателя правительства, В. Путин пообещал «кардинально, до нескольких десятков» уменьшить количество машин с мигалками. Президент РФ В. Путин 19 мая своим указом действительно сократил их число – на 41%, до 569 штук.

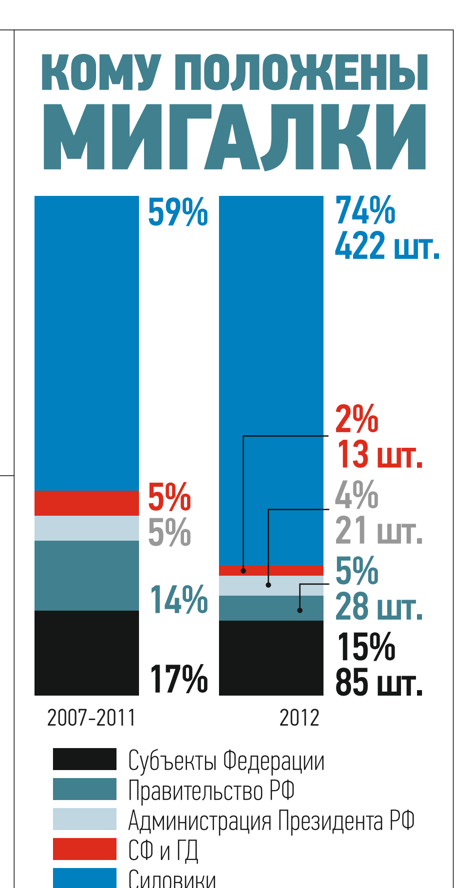


93,6% уголовных и административных дел по поводу ДТП с участием автомобилей со спецсигналами в 2010 году решено **в пользу мигалок** (по данным «Общества синих ведерок»)

Количество разрешенных маячков в РФ



КОМУ ПОЛОЖЕНЫ МИГАЛКИ





На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-майор полиции **Виктор Нилов**.

1 Я гражданин Молдовы. Имеется временная регистрация в Москве. Могу ли я купить автомобиль и зарегистрировать его? Если да, то как и где?

Александр Димитриу, Москва

Никаких препятствий для приобретения вами автомобиля нет, равно как и для постановки его на учет. Но, поскольку вы находитесь на территории Российской Федерации временно, необходимо учесть следующее. Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России (утверждены приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001) предусматривают регистрацию ТС по месту регистрации иностранного гражданина или лица без гражданства, указанному в разрешении на временное проживание, на срок действия этого разрешения. Постановка на учет в данном случае осуществляется в общем порядке согласно указанным выше Правилам.

2 Торопился в аэропорт, поэтому вынужден был объехать пробку по автобусной полосе. Изъяли права, вскоре предстоит суд. Как отстоять свою правоту?

В. Кипелов, Москва

Вы не уточнили обстоятельства совершения вами административного правонарушения, связанного с выездом на полосу для движения маршрутных транспортных средств. Поэтому не вполне понятно, что вы подразумеваете под «правотой». Судя по тому, что было изъято водительское удостоверение, данная полоса предназначена для движения во встречном направлении. В этом случае ответственность наступает по части 4 статьи 12.15 КоАП РФ в виде лишения права управления ТС на срок от четырех до шести месяцев.

3 Сотрудники ГАИ оштрафовали на 2000 рублей за то, что пытался припарковаться на тротуаре. Заглянул в КоАП – штраф должен быть 100 рублей. Вопрос: у «них» совесть есть?

А. В. Питерский, Омск

Скорее всего, вас оштрафовали в соответствии с частью 2 статьи 12.15 КоАП РФ за проезд по тротуару в нарушение Правил дорожного движения. Напомню, что движение по тротуару разрешено в случае, когда с помощью знака 6.4 «Место стоянки» и одной из табличек 8.6.2–8.6.9 «Способ постановки транспортного средства на стоянку» на тротуаре организована стоянка. При этом подъезжать к месту стоянки следует по кратчайшему пути. Если вы не выполнили хотя бы одно из перечисленных условий, наказание назначено правомерно. Отмечу также, что постановление по делу об административном правонарушении может быть обжаловано вышестоящему должностному лицу или в суде в течение суток со дня вручения или получения его копии (часть 1 статьи 30.3 КоАП РФ).

4 Потерял права, но восстановить их не могу из-за того, что на время покинул основное место жительства. Могу ли я вместо прав какое-то время пользоваться личной карточкой водителя с печатью ГАИ о выдаче прав?

Сергей Калиничев, Краснодарский край

В соответствии с федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», право на управление ТС подтверждается водительским удостоверением. Таким образом, личная карточка водителя не может служить альтернативой водительскому удостоверению. В отсутствие последнего управление транспортным средством влечет за собой предупреждение или наложение административного штрафа в размере 100 рублей (часть 1 статьи 12.3 КоАП РФ), при этом ТС задерживается до устранения причины задержания (часть 1 статьи 27.13 КоАП РФ). Примите также во внимание, что ваше проживание вне постоянного места жительства не является препятствием для получения дубликата водительского удостоверения взамен утерянного. В соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденными постановлением Правительства РФ от 15 декабря 1999 года № 1396, выдача и замена водительских удостоверений осуществляется Госавтоинспекцией на территории того субъекта Российской Федерации, где гражданин зарегистрирован по месту жительства или по месту пребывания, а гражданам, не имеющим регистрации по месту жительства или по месту пребывания, – по месту их фактического проживания.

5 На тягаче «Скания» в результате ДТП повреждена кабина. Предлагают купить новую в Германии. Смогу ли я потом узаконить установку кабины?

Михаил Пелевин, Смоленская область

Сможете при условии соблюдения всех формальностей, связанных с таможенным оформлением кабины. Получив в таможенных органах необходимые документы и установив кабину, вы должны обратиться в регистрационное подразделение Госавтоинспекции того субъекта Российской Федерации, где стоит на учете ваш автомобиль, для корректировки регистрационных данных. Согласно Правилам регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, документ, удостоверяющий право собственности на данный номерной агрегат, если он составлен на иностранном языке, должен быть переведен на русский язык и заверен нотариусом либо другим должностным лицом, имеющим право совершать такие нотариальные действия в соответствии с законодательством Российской Федерации.

6 В нашем городе стало проблемой поставить машину на учет. Куда пожаловаться на то, что люди иногда по двое суток проводят в очередях?

В. Петров

Административный регламент МВД России исполнения государственной функции по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним (утвержден упомянутым выше приказом МВД России 2008 года № 1001) устанавливает, что максимальный срок совершения регистрационного действия с выдачей документов и регистрационных знаков определяется территориальным органом управления Госавтоинспекции субъекта Российской Федерации. Он не может превышать трех часов с момента приема заявления и подтверждения факта уплаты государственной пошлины (за исключением случаев, когда принимается решение об отказе в совершении регистрационных действий или при возникновении форс-мажорных

обстоятельств). Однако в указанный срок не входит время ожидания заявителем административных действий, которое в сумме также не должно превышать трех часов. Если указанный норматив не соблюдается, вы вправе обжаловать действия Госавтоинспекции, обратившись к вышестоящему должностному лицу или в суд, а также направить информацию в Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России через официальный интернет-портал www.gibdd.ru

7 Я гражданин России, но работал некоторое время в другой стране, где получил местные права, соответствующие международному стандарту. Могу ли я обменять их на российское водительское удостоверение?

Марат Корпаев, Ростов-на-Дону

Согласно названным выше Правилам сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, замена международных или национальных водительских удостоверений, полученных гражданами Российской Федерации в других государствах, производится после сдачи теоретического экзамена. При обращении в Госавтоинспекцию следует предъявить: паспорт или иной документ, удостоверяющий личность; документ, подтверждающий регистрацию владельца по месту жительства или месту пребывания; медицинскую справку о годности к управлению транспортными средствами соответствующих категорий; водительское удостоверение и его копию.

8 Почему в ГИБДД до сих пор требуют, чтобы под ветровым стеклом был установлен талон техосмотра?

Игорь Кузнецов, Дагестан

Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 марта 2012 года № 254 (вступило в силу 7 марта 2012 года) требование о размещении талона о прохождении государственного технического осмотра в правом нижнем углу ветрового стекла было исключено из Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090. О случаях предъявления подобных требований просим информировать вышестоящие подразделения Госавтоинспекции, в том числе по телефонам доверия и через официальный портал www.gibdd.ru

9 Присмотрел спортивные сиденья «Рекаро». Продавец уверяет, что они сертифицированы для моей модели автомобиля. Можно ли их поставить без последствий для кошелька?

Илья Белоконь, Москва

В данном случае установка сидений будет рассматриваться как внесение изменений в конструкцию транспортного средства, порядок оформления которых мы неоднократно разъясняли (приказ МВД России от 7 декабря 2000 года № 1240). Данную процедуру можно значительно упростить, если сиденья сертифицированы в составе автомобиля той же марки и модели, что и тот, на который вы планируете их установить. В этой связи устные заверения продавца должны быть подкреплены копией документа, подтверждающего факт сертификации. Только при наличии копии сертификата вам не понадобится получать заключение о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию автомобиля.



В ДЕТАЛЯХ

У производства комплектующих для автомобилей в России прослеживается свой особенный путь, отличный от эталонного европейского. **Игорь Моржаретто** разведал, куда он ведет.

Когда в России заработали первые предприятия по сборке иномарок, выяснилось, что в огромной, богатейшей стране не хватает металла требуемого качества (в том числе цветного). Из 52 сталелитейных и сталепрокатных заводов лишь один более-менее удовлетворял требованиям современного автопрома. Не ахти было с пластиком и прочими химическими материалами. Оттого, например, «Фольксваген» в первый год работы в России смог отобрать всего девять российских поставщиков из двух с половиной сотен, которые хотели с ним сотрудничать.

Поэтому вслед за автомобильными компаниями в Россию потянулись производители компонентов. Они организовывали предприятия либо как свои полноценные филиалы, либо как СП с российскими партнерами. Больше было первых.

Кстати, из почти миллиона иномарок, выпущенных в прошлом году, третья часть собрана методом крупноузловой сборки (SKD). В той или иной мере его применяют калужский завод «Пежо-Ситроен-Мицубиси», дальневосточный «Соллерс», для ряда моделей – калининградский АВТОТОР. Доля российских деталей в этом случае ничтожно мала. Зато другая часть автомобильных компаний («Форд» во Всеволожске, «Автофрамос» в Москве, «Хёндай» в Санкт-Петербурге, «Фольксваген» в Калуге) уже смогли неплохо локализоваться – на 20–45%. Вокруг них в первую очередь и гнездятся заводы смежников.

Недавно испанская компания «Гестамп», у которой уже есть две площадки – под Калугой и во Всеволожске, заявила о готовности разместить новое производство в особой экономической зоне «Тольятти». Расширить деятельность в России намерен «Роберт Бош»: немцы наладят выпуск системы динамической стабилизации, АБС и датчиков скорости для «Лады-Гранта». Всего в России насчитывается уже более 40 иностранных предприятий по изготовлению автомобильных компонентов, их развитие стимулирует рост и других смежных отраслей – производство листовой стали, чугуна, алюминиевых сплавов, композитов.

Структура производства легковых автомобилей в РФ неуклонно меняется в пользу иномарок, а детали к ним более дорогие. В деньгах это выглядит так: на первичном рынке 80% средств тратится на закупку комплектующих для иномарок и лишь 20% – для отечественных машин. Хотя в штучном выражении объемы производства пока примерно равны.

Тем не менее у наших заводов, выпускающих отечественные модели («Лада», ГАЗ, УАЗ), доля комплектующих с иностранными именами тоже растет – с 10% в 2008 году до примерно 16% в прошлом. На сборке иномарок ситуация такая: российские предприятия (включая филиалы зарубежных фирм) поставляют на конвейеры лишь 14% компонентов, основная масса узлов и деталей (86%) приходит из-за рубежа.

КАК ПОСЧИТАТЬ

Методика, по которой вычисляют уровень локализации, за последнее

ИМПОРТ В РФ АВТОМОБИЛЕЙ, КОМПЛЕКТУЮЩИХ И ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ в 2011 году (по данным «АСМ-холдинга»)

	Количество, тыс. шт.	Стоимость, млн. долл.
Легковые автомобили	932,6	18 318
Грузовые автомобили	126,6	4474
Автобусы	15,6	414
ВСЕГО	**1075**	**23 206**
Комплектующие для автомобилей российской сборки		15 641
Запасные части для иномарок		15 962
Запасные части для отечественных машин		1596
ИТОГО		**56 405**

Организация производства качественных частей первого уровня – пока только мечта.

По всем документам бензобак российский. На деле вклад россиян – процентов пятнадцать.

Несмотря на развитую металлургию, российский прокат для автопрома в дефиците.

десятилетие менялась неоднократно. В начале 2000-х, когда действовал режим таможенного склада, производитель при подсчете степени локализации учитывал абсолютно все расходы, которые он нес на российской территории, – от зарплаты работников до покупки туалетной бумаги

СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО АВТОРЫНКА ПО ПРОИСХОЖДЕНИЮ в 2011 году



В ПРОШЛОМ ГОДУ АВТОМОБИЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ ВЫВЕЗЛА ИЗ РОССИИ БОЛЕЕ 56 МЛРД. ДОЛЛАРОВ – ОНИ ПОШЛИ НА ЗАКУПКИ МАШИНОКОМПЛЕКТОВ, УЗЛОВ И ДЕТАЛЕЙ.

для них же. (Так, например, начинал работать «Форд» во Всеволожске.) И Министерство промышленности на основании представленных фирмой данных торжественно отчитывалось: степень локализации достигла 30%! Хотя тогда в «Фокусе» исконно российскими были несколько резиновых деталей.

Перейдя на режим промсборки, считать стали иначе – в деньгах, в процентах от общей стоимости. Скажем, узел, собранный в России, в общей цене автомобиля составляет 10% – значит, имеем 10-процентную локализацию. Вроде бы логично, но и тут имеется своя тонкость.

Различают компоненты трех уровней, причем многие специалисты считают самым важным и ответственным именно первый. На этом этапе производятся базовые элементы (детали, микросхемы и т. д.) для последующей сборки тех или иных узлов. Сборка узлов – это второй уровень. А на третьем уровне из продукции второго уровня составляют сложные системы – скажем, тормозную систему в сборе. Так вот, в России сегодня выпускают компоненты лишь второго-третьего уровней из деталей и материалов, которых в нашей стране просто нет. По определению.

Вот вполне реальный пример. На совместном предприятии делают бензобаки. Только вот пластмассовые скорлупки бака выдавливает в Москве термопласт-автомат – естественно, импортный, из импортных же гранул; все металлические части, прокладки и датчики тоже из-за рубежа. В России осуществляется лишь окончательная сборка, для чего вполне достаточно нескольких десятков рабочих не самой высокой квалификации, которые трудятся под руководством мастера. Всё! Даже инженер не нужен, не говоря о конструкторе, – как говорится, все уже придумано до нас. Наше дело – собрать по приложенной технологической схеме, упаковать и отправить заказчику на сборочный конвейер. Чем-то это напоминает сборку мебели на дому из готового комплекта.

Еще раз повторяю: по существующей практике этот бак считается на 100% российским, хотя, если проанализировать техпроцесс и затраты, можно говорить лишь о 15–20% добавленной стоимости.

Впрочем, когда-нибудь мощная компонентная отрасль у нас все же появится, ведь новые соглашения о промсборке обязывают поднять уровень локализации до 60%. Только когда это произойдет и как?.. ЗР

РАЗБОРКА С УТИЛИЗАЦИЕЙ

В последние месяцы надежды многих автомобилистов по поводу вступления России в ВТО (должны снизиться пошлины на подержанные машины) сменились тревогой. Еще бы, российское правительство готовит новые преграды на пути дешевого секонд-хэнда из-за границы. Чего нам ждать от вхождения в ВТО? Об этом и о многом другом **Игорю Моржаретто** рассказал заместитель министра промышленности и торговли РФ **Алексей Рахманов**.

– Несет ли вступление страны в ВТО реальные угрозы для российского автопрома?

– Конечно. Для любого растущего рынка, который пытается создать у себя благоприятный инвестиционный климат, всегда одну из главных опасностей представляет импорт подержанных товаров. И любая страна, в том числе из самых развитых, пытается защищать свой рынок от дешевого импорта. Иностранные автоконцерны, которые работают у нас, считают крайне вредным для себя и России в целом, если сюда вновь хлынут бэушные машины. Это прямая угроза для реализации их планов, для инвестиций в Россию. Кроме того, не надо забывать, что старые автомобили – это угроза безопасности наших граждан.

Особенно тревожна ситуация с коммерческим транспортом. Я не понимаю, почему страны Европы для себя установили планку таможенных сборов на ввоз новых грузовиков на уровне 22%, а мы должны ее опустить сразу до 15%. Это условие было зафиксировано во время переговоров о вступлении в ВТО еще в 2004–2007 годах, в совсем иной ситуации; с тех пор консультации по теме не велись. Теперь мы вынуждены приступить к обсуждению целого комплекса мер защиты рынка, включая утилизационные сборы, о которых вы наверняка собирались спросить. Они призваны решить проблему возникающих угроз для нашей промышленности, нашего рынка. Этим же занимается Федеральная служба по аккредитации, которая недавно приступила к работе.



– А что это за служба?

– Федеральная служба по аккредитации работает под эгидой Минэкономразвития и занимается среди прочего аккредитацией органов сертификации и надзором за их работой. Раньше этим ведали Ростехрегулирование и Росстандарт. Так вот, сейчас проверяется законность выдачи сертификатов соответствия нормам Евро-4, одобрений типа транспортного средства. И вскрываются потрясающие факты! Могу сказать, что уже 18 организаций лишены права выдавать сертификаты; заведено 10 уголовных дел: вскрылись факты подделки документов и мошенничества. Например, в Благовещенске некая крупная компания ввозила большие партии китайских грузовиков, которые соответствовали нормам Евро-2, но все они имели сертификаты Евро-4! «Экономия» на каждом грузовике составляла не менее 6–8 тыс. евро. Кто выдавал эти сертификаты? Безнаказанным такое оставаться не должно. Надо наводить порядок.

– Да, но при чем тут утилизационные сборы?

– Объясню. В рамках ВТО применение регулирования с помощью таможенных пошлин ограничено условиями соответствующих соглашений. Однако существуют нетарифные методы регулирования. Надо уметь грамотно ими пользоваться. Мы уже начали первое антидемпинговое расследование в отношении ввоза в РФ легких коммерческих автомобилей. Еще многому предстоит научиться, потому что в юридических баталиях мы пока не очень сильны…

ВТО – организация системная, но при этом абсолютно циничная, и прав будет тот, кто сумеет доказать, что у него больше прав. Мы считаем, что имеем право ввести утилизационные сборы.

– И когда они будут введены?

– Поправки к соответствующим законам сейчас находятся на рассмотрении в Государственной думе, это обязательная процедура. Надеюсь, осенью эти поправки вступят в силу. О размерах этих сборов пока говорить не могу: они еще не утверждены.

– Но уже понятно, что суммы немаленькие, особенно если они касаются подержанных грузовиков. Куда пойдут эти отчисления? И самое главное – у нас будет утилизационный сбор, но появится ли наконец индустрия переработки?

– Есть договоренность с Минфином о том, как использовать эти деньги после того, как они попадут в бюджет. Повторюсь: поправки в Госдуме еще не прошли, поэтому говорю с неким опережением. Так вот, значительная часть этих средств пойдет именно на поддержку утилизации. Сейчас рассматривается несколько вариантов подхода. Первый – компенсации для предприятий, которые занимаются утилизацией, на период становления бизнеса. Это те самые примерно 3 тыс. руб., которые владельцы сданных на переработку автомобилей выплачивали из своей премии в рамках эксперимента по утилизации в 2010–2011 годах.

– А вообще, утилизация может быть прибыльным бизнесом?

– Конечно, у нас есть все расчеты. Но отдача – через какое-то время. И еще: прибыльность зависит от глубины переработки и объемов. На первом этапе мы хотели бы такие предприятия поддержать. Второй вариант помощи: мы можем рассмотреть вариант госгарантий таким производствам через банки с госучастием. В любом случае нужно практически с нуля создавать прозрачную систему разборки старых автомобилей. Как в Германии, к примеру. Там существует двухуровневая система. Сначала избавляются от технических жидкостей и автомобиль разбирают на узлы, чтобы отправить их непосредственно на переработку. А там уже, скажем, металл перемалывается в мелкие фракции и отправляется на металлургические комбинаты. Так что необходимо в первую очередь наладить цивилизованную систему оборота вторичных запчастей.

– Но во время эксперимента по утилизации просто запретили – категорически! – любое использование бэушных запчастей…

– Хорошо знали специфику этого рынка, вот и пришлось пойти на такую меру. Но она нужна. Сейчас мы занимаемся подготовкой таких проектов, и это очень сложная тема. Потому что, с одной стороны, нельзя забывать о безопасности, с другой – почему бы не разрешить вторично использовать какие-то элементы кузова, двери, бамперы, боковые стекла и т. д.? Можно продавать гражданам с невысоким уровнем доходов такие детали, если они промаркированы, признаны не влияющими на безопасность автомобиля в целом. Естественно, речь не идет о подвеске, тормозной системе и т. п. – использовать такие детали повторно ни в коем случае нельзя! Словом, сейчас вместе с Минприроды думаем, как организовать современную отрасль по переработке отходов, как ее финансировать… Эти вопросы пока только обсуждаются.

Не стоит забывать еще одну важную тему, хотя она регулируется другим законодательством – об охране окружающей среды. Автомобили, особенно в городах, являются основными загрязнителями воздуха. И большую долю средств из утилизационного сбора планируем направить на компенсацию этого вреда.

– Выходит, компенсировать его будут только те, кто импортирует автомобили в Россию? Но воздух же загрязняют и машины, которые были собраны здесь…

– Российские производители платят в нашей стране налоги, которые частично идут на содержание системы здравоохранения, они делают значительные отчисления в Фонд обязательного медицинского страхования и т. д. Сейчас как раз рассматривается введение параллельно с системой утилизационных сборов еще одной системы – ограничения по возрасту коммерческих автомобилей. Причем требование касается как чисто российских компаний, так и иностранных, которые имеют заводы у нас. Никакой дискриминации не будет.

– А вы не боитесь, что другие страны-члены ВТО попытаются в рамках организации воспрепятствовать появлению в РФ такой системы утилизационных сборов? Она ведь реально ущемляет интересы, скажем, компаний, которые торгуют подержанными иномарками, создает преграды на пути свободного передвижения товаров…

– Обязательно. Но тут мы возвращаемся к разговору о том, что ВТО – организация, где каждая страна пытается защитить свои интересы с помощью законных методов. Мы готовы на юридическом поле доказать, подтвердить расчетами, что имеем право на такие защитные меры для своей промышленности в рамках ВТО. И как ни странно, казалось бы, это звучит, все наши инициативы по введению утилизационных сборов, гарантийных обязательств утилизации – это попытка создать для наших компаний и для иностранных равные условия работы в России.

По данным на начало июня 2012 года, Министерство промышленности и торговли предлагало ввести базовую ставку утилизационного сбора на импортный автомобиль в размере 20 тыс. руб. Но коэффициенты, особенно на автомобили старше трех лет, превращают его в практически заградительный налог. Так, для автомобилей с двигателем до 2000 см³ ставку необходимо умножить на 7 (то есть сбор составит 140 тыс. руб.). А если объем двигателя от 2 до 3 л, то заплатить придется вдвое больше. Впрочем, и за новый автомобиль придется отдать немало: за микролитражку – 24 тыс. руб. (коэффициент 1,2), а за машину с двигателем от 1 до 2 л – 42 тыс. руб. При этом таможенные сборы остаются, снижать их будут постепенно. Вот и получается, что желающий ввезти автомобиль заплатит и пошлину, и утилизационный сбор. Впрочем, окончательные цифры еще предстоит утвердить.



БРАК ПО-ИТАЛЬЯНСКИ

Итальянская компания «Фиат» одна из старейших в мире (родилась в 1899 году), в России она тоже числится одним из самых заслуженных производителей автомобилей. Но в последние годы итальянцам у нас не очень везло. В причинах пытался разобраться **Игорь Моржаретто**.

НАШЕ ВСЁ!

Это про пиццу и «Чинзано» мы узнали какую-то четверть века назад, а вот итальянские машины в нашей стране любят и уважают давно. Еще бы, у туринских автофабрикантов (аббревиатура, ставшая названием компании «Фиат», переводится как «итальянская автомобильная фабрика в Турине») всегда было желание открыть свое производство в России. Видимо, чем-то привлекали их российские покупатели, манили русские просторы... Первая попытка была предпринята в начале XX века: в августе 1916 года в Москве, в Тюфелевой роще, заложили будущий завод (АМО), который должен был выпускать по лицензии полуторатонные итальянские грузовики «Фиат-15 Тер». Их собрали гораздо меньше, чем планировали, – всего несколько сотен. Рабоче-крестьянское правительство национализировало недостроенный завод и в одностороннем порядке разорвало контракт с «проклятыми капиталистами».

Но итальянцы оказались людьми настырными и от планов продвижения своих автомобилей в России не отказались. Следующая возможность представилась лишь спустя полвека – и они отыгрались по полной! В середине 1960-х, когда правительство Советского Союза решило построить главный автозавод страны, именно итальянцы сумели предложить и лучшие условия контракта, и удачную модель. Тут они обошли своих извечных конкурентов – немцев и французов. Так в 1966 году был подписан договор об оказании технической помощи по организации в СССР производства автомобиля «Фиат-124». Лучший автомобиль Европы 1966 года стали с 1970-го выпускать в СССР уже как ВАЗ-2101.

До сих пор классические «жигули» составляют половину автопарка России. Мало того, в 1970–1980-е годы



«Фиат-124» – лучший автомобиль Европы 1967 года. С него, собственно, и начался современный российский автопром.

«Панда» образца 1991 года могла стать народным автомобилем, – в Елабуге собирались выпускать такие сотнями тысяч в год.

«Мареа» и «Палио» должны были попасть на конвейер Горьковского автозавода в 1998–1999-м.

русские «фиаты» хорошо продавались за рубежом; благодаря низкой цене они даже успешно конкурировали с прародителями-«итальянцами».

Но с начала 1990-х «итальянцы» в России попали в затянувшуюся полосу неудач.

РЫНОК НЕВЕЗЕНИЯ

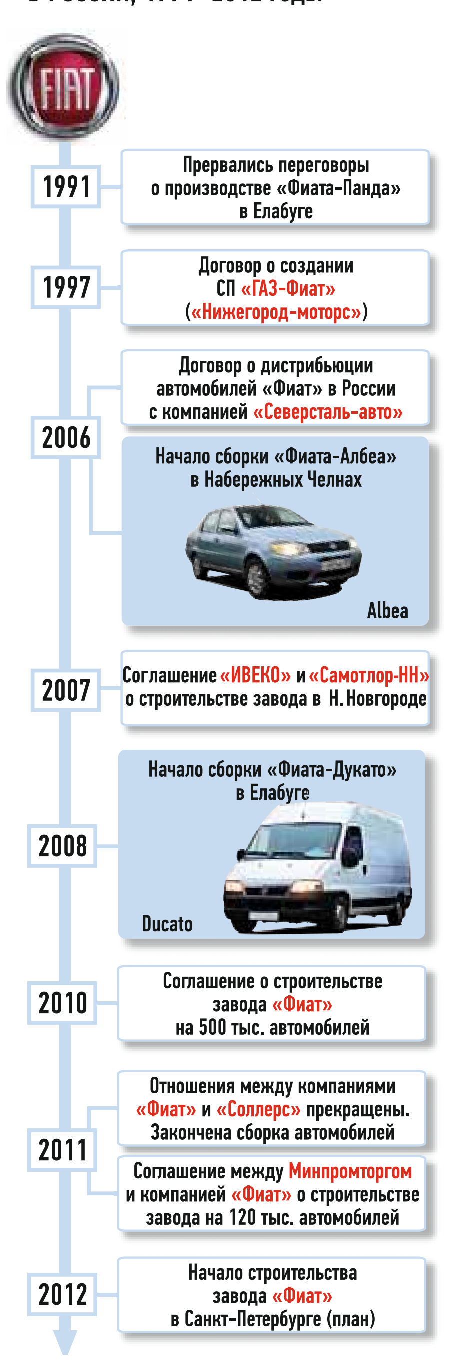
На первый взгляд, объяснить, почему это происходило, довольно сложно. Ведь по-прежнему в Италии могут делать красивые и современные автомобили, а уважаемая международная награда «Европейский автомобиль года» доставалась «Фиату» чаще, чем любой другой марке, – 12 раз. Предприятия концерна разбросаны по всему миру (крупнейшие, между прочим, сейчас работают не в самой Италии, а в Бразилии, Аргентине, Польше, Турции, Индии, Китае, Южной Африке). Как минимум пять раз (опять же больше, чем любая другая компания) итальянцы за последние 20 лет пытались укорениться и в России. Увы, большей частью безуспешно...

Но каким многообещающим было начало! В конце 1980-х в СССР решили построить еще одно гигантское предприятие по выпуску народных автомобилей. Завод мощностью до 800 тыс. машин в год заложили в Елабуге. В качестве основного претендента на роль народного называли популярную итальянскую малолитражку «Фиат-Панда»; несколько экземпляров вовсю изучали на АВТОВАЗе на предмет подготовки к серийному производству. Но гигантский проект развалился еще до того, как распался Советский Союз: поговаривают, фиатовцы предвидели скорый закат «нерушимого». Успели сдать всего пару корпусов. «Итальянцы» в Елабуге, правда, еще появятся, но это будет позже.

Следующий большой контракт оформился в 1997 году: планировали создать совместно с ГАЗом предприятие «Нижегород-моторс» и выпускать ежегодно свыше 100 тыс. легковых автомобилей двух-трех моделей. Новому СП указом президента предоставили льготы и государственные гарантии; подготовили цеха бывшего завода дизельных двигателей, даже закупили современное окрасочное оборудование. Но из-за дефолта 1998 года проект опять не сложился. В память о нем на ГАЗе остался цех окраски, соответствующий мировым стандартам. А у итальянцев, похоже, только окрепло желание открыть производство в России!

О следующем проекте известно совсем мало. В начале 2000-х «Фиат» рассчитывал наладить сборку своих моделей в Тольятти. По некоторым сведениям, для этого даже разработали на фиатовской платформе перспективную модель «Лады». План был такой: на конвейере Волжского автозавода собирать и итальянские автомобили,

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ КОМПАНИИ «ФИАТ» В РОССИИ, 1991–2012 годы



и российскую модель, созданную совместными усилиями. Возможно, идея могла сработать (видевшие ту, секретную «Ладу» говорят, что она удалась), но вмешались «внешние силы». В конце 2004 года на АВТОВАЗ пришел концерн «Рособоронэкспорт», старая команда управленцев была отправлена в отставку. Дальнейшие переговоры с итальянцами завершились ничем. А вскоре акционером завода стал альянс «Рено-Ниссан» – и тема «Фиата» закрылась окончательно.

РОМАН С МЕТАЛЛОМ

С 2006 года права дистрибьютора марки «Фиат» получила компания «Северсталь-авто». Собственностью российской фирмы был автозавод УАЗ, но ее основной акционер Вадим Швецов вынашивал амбициозный план – стать крупнейшим автопроизводителем страны. Он подыскивал иностранных партнеров, и тут его интересы совпали с планами концерна «Фиат». Компания «Северсталь-авто» (позже она получила иностранное имя «Соллерс») начала с продаж автомобилей «Фиат», но довольно быстро перешла к следующему этапу. На бывшем Заводе микролитражных автомобилей (дочернее предприятие КамАЗа), купленном незадолго до этого, организовали крупноузловую сборку всемирного седана «Фиат-Албеа». Вскоре завод освоил также сварку и окраску кузовов, а к седану добавился фургон «Добло». Бизнес успешно развивался: в 2007 году открылась еще одна сборочная площадка – в уже упомянутой Елабуге. Там стали собирать фургоны «Дукато». В течение нескольких лет они были самыми популярными иномарками этого класса в России. В 2010 году приступили к крупноузловой сборке седана C-класса «Линия».

Казалось, наконец-то у итальянцев в нашей стране все складывается хорошо! Даже больше. В феврале 2010 года в присутствии председателя правительства РФ руководители «Фиата» и «Соллерса» подписали соглашение о создании совместного предприятия по разработке и производству автомобилей. План впечатлял масштабом: выпускать ежегодно до 500 тыс. машин различных классов. Для развития проекта правительство России гарантировало предоставление беспрецедентного (и практически беспроцентного) кредита в размере 2,1 млрд. евро. Ни один иностранный производитель таких условий в России не получал. Ходили слухи, что проект опекал лично Виктор Христенко, тогдашний министр промышленности, но даже в таких «шоколадных» условиях итальянцам в который раз не повезло. В 2011 году «Соллерс» и «Фиат» партнерские отношения расторгли. Российская компания сошлась с более перспективным, по ее мнению, партнером – «Фордом», а «Фиат» опять пустился в свободное плавание. В конце того же года сборка итальянских моделей в Елабуге и Набережных Челнах прекратилась.

Не задался еще один проект, который концерн «Фиат» собирался развивать параллельно. В 2007 году ИВЕКО (дочернее предприятие «Фиата», специализирующееся на коммерческой технике) и российская фирма «Самотлор-НН» учредили в Нижнем Новгороде совместное предприятие «Савеко». Объем производства нового СП на первом этапе должен был составить 25 тыс. легких коммерческих автомобилей «ИВЕКО-Дейли». Через два года, в октябре 2009-го, был подан иск о признании «Савеко» банкротом, а строительство заморозили. Впрочем, под него успели выделить только пустую площадку.



«Добло» начали выпускать в Набережных Челнах в 2007 году, прекратили – в 2011-м.

«Албеа» собирали на заводе «Соллерс» с 2006 года. Неброский, но достаточно современный седан пользовался популярностью; в родном Татарстане на него «подсели» таксисты и даже государственные службы.



Там, где совсем недавно собирали «фиаты», теперь монтируют оборудование для «фордов».



ЖАДНОСТЬ ПОДВЕЛА

Так почему же не осуществился ни один из проектов, заявленных итальянской компанией в России? С кем бы она ни начинала свой бизнес – с ГАЗом, Волжским автомобильным заводом, группой «Соллерс», – итог всегда один. Опрошенные эксперты сходятся во мнении, что, конечно, «Фиат» не прочь поработать в России, но при этом чересчур старается сэкономить. Уже лет пятнадцать он теряет свою долю не только на рынках Европы, но даже на своем собственном, домашнем. Да, автомобили туринского бренда чаще других получают награды за технику и дизайн, но вот качество никогда не было их сильной стороной. Концерн переживает не лучшие времена. Несколько лет назад итальянцы купили тонущую компанию «Крайслер» и теперь рассчитывают совместными усилиями снова занять лидирующие позиции. Соответственно главная цель сегодня – завоевать американский рынок, один из крупнейших в мире. А российский... Он в списке приоритетов находится, видимо, только в конце первой десятки.

Дальше – чистые фантазии. Наверное, людям, которые с итальянской стороны вели переговоры с российскими партнерами и Минпромторгом о предоставлении режима промсборки, поставили задачу максимально переложить расходы на русских. И хотя наши были готовы предоставить выдающиеся условия, «Фиат» оказался крайне неуступчивым. В итоге итальянцы категорически отказались передать совместному предприятию наработки по новой платформе Compact Wide. То есть вы вкладывайте, стройте заводы, развивайте дилерскую сеть, а мы будем решать, какие модели ставить на производство, где вам отводится роль сборщиков, не более... В такой трактовке совместная работа стала «Соллерсу» неинтересной.

Разрыв с «Соллерсом» и переориентация на американский рынок дорого стоила «Фиату» и его дилерам в России. Львиную долю продаж в последние годы давали модели, собранные в Набережных Челнах («Албеа», «Добло») и Елабуге («Дукато»), продажи прочих были микроскопическими. Результат закономерен: в апреле этого года в России продано лишь 144 машины – примерно по одной на каждый дилерский центр. Сравните: год назад, в апреле 2011-го, россияне приобрели 2,7 тыс. «итальянцев». Сбыт стал валиться с декабря, когда подошли к концу запасы машин, собранных на заводах «Соллерса». Тем не менее в марте еще удалось продать 1,1 тыс. автомобилей.



«Историческое» подписание соглашения 2010 года о строительстве завода на 500 тыс. автомобилей в год. Сидят: Вадим Швецов («Северсталь») и Серджио Маркионне («Фиат»). Благословляют союз глава Татарстана Минтимер Шаймиев и премьер-министр России Владимир Путин. Через год договоренность расторгли.

С января этого года продажами «фиатов» занялось представительство «Крайслер». Перезапуск итальянской марки пришелся как раз на кризисный апрель. В новой гамме пока всего две легковые модели (500, «Пунто») и пара коммерческих («Добло», «Дукато»). Но эти модели, собранные за рубежом – в Италии, Польше, Турции, – пока проигрывают конкурентам в цене (от 555 тыс. руб. за самый дешевый пятидверный «Пунто» с кондиционером и передними электростеклоподъемниками), а имидж марки в России не так высок, чтобы при прочих равных покупатель выбрал именно «Фиат».

На этом фоне представители итальянского концерна выступают с оптимистическими заявлениями. В прошлом году, когда российское правительство ужесточило условия промсборки, в списке «подписантов» неожиданно для всех снова оказался «Фиат»! Причем итальянцам удалось каким-то образом убедить Минпромторг возродить старое инвестиционное соглашение о создании совместного предприятия ИВЕКО и «Самотлор-НН». В его рамках теперь уже альянс «Фиат-Крайслер» планирует построить новый завод в Санкт-Петербурге. Еще одним партнером готов выступить Сбербанк. Поначалу он хотел предоставить итальянцам уже имеющиеся мощности («Дервейс», ТагАЗ), но в конце концов приняли решение строить завод с нуля. Переговоры о месте с властями Северной столицы продолжаются уже второй год, и, похоже, «Фиат» снова выбивает для себя особые льготы. Хотя пока речь идет лишь о сборке моделей заокеанского партнера – до 120 тыс. вседорожников марки «Джип» в год.

Эксперты только разводят руками по поводу подобного выбора: реально ли сегодня продать такую армаду американских вседорожников? Ведь продажи «джипов» в месяц не превышают 300 штук на всю Россию... А сборку коммерческих «дукато» вроде бы столковались организовать в Москве, на ЗИЛе. Тоже очень странный выбор, особенно с точки зрения экономики проекта.

В любом случае «Фиат» сдаваться не намерен и обещает в ближайшее время сделать новые заявления по поводу проектов сборки. А пока компания проводит реструктуризацию дилерской сети: ее хотят объединить с автосалонами марок «Крайслер» и «Джип». Для того же, чтобы построить и развить полноценную сеть дилеров, концерну может понадобиться около двух лет.

Ведь за последние 20 лет российский рынок вырос, стал вторым по продажам в Европе, а «Фиат» остался на тех же позициях, что и два десятилетия назад. ЗР

ДОРОГА В RAI

В выставочном комплексе Амстердама прошел грузовой салон. На чем двинутся в будущее коммерческие перевозчики, посмотрел **Максим Гомянин**. Фото автора.

Мощные гоночные грузовики – к примеру, этот «Рено» (объем двигателя 12,8 л, мощность 1160 л.с.!), – конечно, хорошее украшение стендов крупных производителей. Но в каждодневной жизни Европа все больше экономит – дотошно считает каждый евро. Оттого и лейтмотив выставки смещен в сторону «зеленых» автомобилей...

Грузовичок «Рено-Кангу Z.E.» предлагают с колесной базой 2700 или 3081 мм. Под капотом электродвигатель, аналогичный тому, что ставят на «Флюэнс Z.E.». Разница – в отдаче: 44 кВт (60 л.с.) у «Кангу» против 69,8 кВт (95 л.с.) у «Флюэнса». Блок литиево-ионных батарей (емкость 22 кВт·ч) массой 260 кг можно не только подзарядить от домашней электросети или зарядной станции, но и полностью заменить в специальном пункте Quickdrop. Эту технологию разработала американо-израильская компания «Бетта Плейс» (Better Place). Она же разворачивает в Израиле сеть электрозаправок. Принцип аналогичен замене боекомплекта на истребителях F-16: за пару минут автомат через днище машины меняет старую батарею на полностью заряженную новую. Удобно, но, пока у производителей не появится единый стандарт по типам батарей, технология будет распространяться крайне медленно.





Знакомая по легковым «мерседесам» семиступенчатая автоматическая коробка передач 7G-Tronic перекочевала на «Спринтер» в качестве опции. Заявлено, что при спокойной езде малотоннажник сэкономит до 30% топлива. Есть у фургона еще одно новшество: система динамической стабилизации (ESP) девятого поколения. Говорят, узел весит 1,6 кг. Его же будут ставить на «Цитан». Пора, ведь в США, ЕС и Австралии уже работают над законодательными инициативами, которые обяжут производителей ставить ESP на все машины.

Среднетоннажный «Фусо-Кантер» представлен также с полным приводом. Сборку машин для европейского рынка начали в конце февраля на заводе в Трамагале (Португалия). На автомобиль максимальной массой 6,5 т устанавливают 175-сильный дизель (430 Н·м при 1600–2900 об/мин, Евро-5). Блокировка дифференциала задней оси входит в базовое оснащение. Полный привод можно выключить или включить на ходу. Предусмотрено два варианта кабины: трехместная и семиместная.





В гамме «Мерседес-Бенц Вито» появилась версия E-Cell – с нулевыми выбросами CO_2. Семиместный переднеприводный автомобиль с электрической силовой установкой (мощность электродвигателя 60 кВт, то есть примерно 81 л.с., максимальный крутящий момент 280 Н·м) проедет без подзарядки около 130 км. Система рекуперации энергии торможения подпитывает аккумуляторные батареи, размещенные под днищем. Полная зарядка от трехфазной розетки потребует около шести часов. E-Cell разработали для эксплуатации в жилых зонах, чтобы снизить уровень шума и загрязнений.

Двухосный тягач «Ивеко-Стралис» в исполнении LNG Natural Power – мечта эконома. Его 330-сильный двигатель Cursor 8 работает на сжиженном и природном газе. Преимущество такого мотора – на одной заправке можно проехать около 750 км. Утверждают, что при пробеге около 40 000 км в год экономия для перевозчика по сравнению с грузовиком, работающим на дизельном топливе, достигнет 10 000 евро.





Третье поколение «Опеля-Комбо» сменило платформу. Новинка делит ее с «Фиатом-Добло», а не с «Опелем-Корса», как ранее. Это результат договора о сотрудничестве между «Дженерал моторс» (владелец компании «Опель») и «Фиатом». Покупатель «Комбо» может выбрать длину колесной базы (2755 или 3105 мм) и высоту крыши (1850 или 2100 мм). У машины одна из лучших в классе грузоподъемность – 1025 кг. На выбор – дизельные моторы объемом 1,3 л (90 л.с.) и 1,6 л (90 и 105 л.с.), а также 1,4-литровый 95-сильный бензиновый двигатель с экологичной технологией EcoFLEX. Есть возможность купить такой «Опель» и со 120-сильным мотором, использующим в качестве топлива бензин или природный газ.

СЕЛЕКЦИЯ ВИДОВ

У «Мерседес-Бенца» появился фургон «Цитан» – наиболее компактный в грузовой гамме. Новинку осмотрел **Максим Гомянин**. Фото автора, «Рено» и «Мерседес-Бенц».

Можно ли сделать из «Рено-Кангу» настоящий «Мерседес-Бенц»? «Даймлер» и альянс «Рено-Ниссан» решили – да! Ведь это очень выгодно. «Мерседес-Бенц» получает малотоннажник, которого раньше у него не было. А это быстрый вход в новую рыночную нишу. Вкладывать огромные деньги в разработку с нуля не нужно. Необходимо лишь придать автомобилю фирменные мерседесовские черты.

Французы же дополнительно загружают производственные мощности. В Европе, где велика безработица, это как нельзя более кстати. «Цитан» будут собирать на том же заводе, что и «Кангу Экспресс», – в городе Мобеж. Однако контроль качества у «Мерседеса» отдельный.

В интерьере «Цитана» самое заметное изменение – рулевое колесо со звездой в центре. Все прочее – дизайн ручек дверей, форма сидений – явно французских корней. В общем, внутри это все тот же «Кангу». Снаружи немцы изменили только переднюю часть кузова да задние фонари. Поэтому при одинаковой колесной базе и площади грузового отделения размеры «Цитана» иные. Предположу, что увеличение длины связано с выросшим передним свесом и желанием улучшить аэродинамические показатели, а дополнительные 5 мм ширины – с увеличением боковых зеркал. Сокращение высоты – это, скорее всего, следствие уменьшения дорожного просвета: ведь, чтобы привить машине мерседесовскую управляемость, над подвеской основательно поработали. Пружины сделали короче,



Предусмотрено три варианта колесной базы: 2313, 2697 и 3081 мм. Кроме грузовых версий (на фото) есть грузопассажирская и пассажирская.

Салон «Мерседеса» (справа) можно опознать по фирменному рулевому колесу и иной передней панели. Ручки и дефлекторы на ней у него тоже свои. Обивка сидений «немца» – как у «Спринтера».

Наиболее заметно «Цитан» (справа) и «Кангу» (слева) различаются спереди. Шины «Мишлен-Пилот Спорт 3» размерности 205/50ZR17 на мерседесовских дисках – как намек: управляемости новинки немцы уделили особое внимание.

С ПОЯВЛЕНИЕМ «ЦИТАНА» МОДЕЛЬНАЯ ГАММА МАЛОТОННАЖНИКОВ «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ» ЗАКРЫВАЕТ ВСЕ РЫНОЧНЫЕ НИШИ.

ОБЪЕДИНИТЬ, ЧТОБЫ ВЫИГРАТЬ

В 2010 году «Даймлер» и «Рено-Ниссан» объявили о широкомасштабном стратегическом партнерстве, включающем в себя совместное использование силовых агрегатов, создание электромобилей, субкомпактов следующих поколений «Смарт-ФоТу» и «Рено-Твинго», а также сотрудничество в области грузопассажирских машин. Партнеры получают выгоду, разделяя затраты на инвестиции и создавая более эффективную загрузку производства. Кстати, у «Мерседеса» уже был похожий на «Цитан» автомобиль – «Ванео» (фото внизу), созданный на базе модели А-класса. Но он оказался слишком дорогим, без полноценной коммерческой версии и не имел большого спроса.



изменили характеристики амортизаторов, увеличили диаметр стабилизаторов поперечной устойчивости.

О силовых агрегатах информации пока мало. Говорят, у трансмиссии иные передаточные отношения, а в гамме двигателей будет один бензиновый мотор и три дизеля. На «Кангу» первый развивает 110 л.с., дизели же – 75, 90 и 110 л.с. Возможно, инженеры «Мерседес-Бенца» внесут некие доработки и в моторы. По крайней мере, заявили, что один из них выдаст 114 л.с. А еще уже в базовом оснащении «Цитан» получил систему динамической стабилизации ESP девятого поколения (такую же ставят на «Спринтер»).

По условиям договора «Рено» не может вносить доработки немцев в конструкцию «Кангу». Потому, имея с ним общие корни, «Цитан» все-таки другой. И, главное, не внешностью. Подчеркивают: ощущения за рулем должны быть мерседесовские. С нетерпением ждем ездовой презентации, чтобы проверить это. Машина, вероятно, появится в России, хотя здешний рынок и не станет для «Цитана» приоритетным. ЗР

СРАВНЕНИЕ РАЗМЕРОВ MERCEDES-BENZ CITAN И RENAULT KANGOO EXPRESS

Модель	Mercedes-Benz Citan*	Renault Kangoo Express
Длина×ширина ×высота, мм	4320×2138×1816	4213×2133×1844
Колесная база, мм	2697	2697
Длина грузового отделения, мм	1731	1731
Объем грузового отделения, м^3	3,0	3,0
Высота проема задней двери, мм	1129	1129

Длинная база.

ПОРТРЕТ ПОКУПАТЕЛЯ MERCEDES-BENZ CITAN (данные производителя)



- Возраст, лет....40+
- Род занятий....Владелец малого бизнеса
- Род занятий....Владелец большого бизнеса
- Причина покупки....Доукомплектование парка малотоннажных машин более мобильной версией
- Причина покупки....Компактность и маневренность CITAN в городе

В ПОИСКАХ ОПТИМУМА

Компания «Рено тракс» сделала любопытные дополнения в гамме строительных грузовиков. О наиболее интересных новинках узнал **Дмитрий Федоров**. Фото автора.

Ага! Вот, оказывается, откуда едут все эти грузовики, доверху груженные щебнем. Я не один год гадал, откуда их столько на прибрежной трассе, идущей к Барселоне. Оказывается, из этого громадного карьера, куда меня привезли для краткого знакомства с обновленной гаммой грузовиков «Рено».

Кардинальных изменений в модельной линейке средне- и крупнотоннажных строительных машин нет. Как и раньше, она начинается с «Мидлума», продолжается специальным ответвлением от магистральной линейки «Премиум Лендер» и заканчивается тяжелым вседорожным «Кераксом», некогда созданным для армейских нужд, а потом успешно освоившим также профессию строителя. Итак, по порядку.

На «Мидлуме» долго останавливаться не буду. В России он больше известен как основа для фургонов, доставляющих товары в магазины, поэтому увидеть под эти именем полноприводный самосвал было несколько необычно. Грузоподъемность в этом варианте составляет 10 т, привод постоянный полный, двигатели (Евро-5) развивают 270–300 л.с. Вроде ничего необычного, но мне понравился своеобразный внедорожный круиз-контроль на этой модели. Допустим, если ты забираешься на крутой подъем, не надо все время удерживать обороты двигателя в зоне максимальной тяги: начал движение, вышел в нужный режим, нажал клавишу на панели – и всё, убираешь ногу с газа. Дальше грузовик будет сам карабкаться на подъем с заданной скоростью.

ГИДРОУДАР

Еще интереснее система полного привода, примененная на тяжелом семействе «Премиум Лендер». Эти машины не являются строго вседорожными, их задача – вывоз или доставка грузов из мест, на подъезде к которым нет дорог с твердым покрытием или скользко, как зимой в горах. Строго говоря, 90% времени они проводят на обычных магистралях и не более 10% – там, где действительно могут потребоваться все ведущие.

Использовать традиционную схему с механической подачей тяги на передние колеса для таких грузовиков расточительно: растет масса, повышается центр тяжести, ограничиваются скоростные возможности, а все это напрямую влияет на расход топлива, экономить которое – первоочередная задача для перевозчиков.

Ради этого «Рено тракс» даже запустила в Европе отдельную программу «Оптифьюэл» для транспортных компаний. Она включает все аспекты проблемы, от обучения водителей методике экономичного вождения до переоснащения уже проданных машин роботизированной коробкой передач «Оптидрайвер+» (расход топлива падает на 3%, если сравнивать с ездой с обычной механической коробкой) и ведущими мостами с более «длинными» главными парами. Кстати, данную коробку передач выбирают 80% покупателей версии «Премиум Лендер», поскольку эти машины редко работают в условиях, когда «Оптидрайвер+» может не выдержать перегрузок (превышение полной массы в 70 т, буксование в грязи, крутые подъемы в карьерах).

Тем не менее специально для езды по бездорожью роботизированная трансмиссия на «Премиум





Несмотря на безобидный вид, «Мидлум» снабжен постоянным полным приводом, блокировками межосевого и межколесных дифференциалов и способен взбираться на 50-процентные склоны.

Седельные тягачи «Премиум Лендер» теперь тоже можно заказать с гидростатическим приводом передней оси «Оптитрак». Элементы этой системы выделены желтым окрасом: в ступицах – гидромоторы, сразу за передним колесом расположен масляный бак, а перед задним виден радиатор охлаждения масла. Насос высокого давления – в центре рамы, за кабиной.





Лендер» имеет режим *Off Road*. В этом случае смена передачи в коробке всегда не превышает одной ступени (в обычном режиме она может проскочить до трех скоростей), старт происходит на первой вне зависимости от массы машины. Переключение идет в диапазоне максимальной тяги 1500–2000 об/мин. И, само собой, блокируется режим принудительного перехода на высшие ступени для дополнительной экономии топлива.

Ну а для тех случаев, когда нужна дополнительная тяга и на передней оси, предназначена система гидростатической передачи момента «Оптитрак». Она передает крутящий момент на переднюю ось посредством масла под давлением, которое приводит встроенные в ступицы гидромоторы. Сам по себе «Оптитрак» не новинка, «Рено» применяет его уже два года. Но пока его устанавливали лишь на двухосные шасси с различными надстройками. Сейчас же применение заметно расширили: «Оптитрак» теперь можно заказать и на трехосные одиночные автомобили (как с колесной формулой 6×4, так и 6×2), а также седельные тягачи (4×2 и 6×4).

Но данная система все же не является полноценной заменой обычного механического подвода мощности. Склонная к перегреву, она способна работать только при небольших скоростях (при превышении 27 км/ч она автоматически выключается и вновь подсоединяется, когда скорость падает до 15 км/ч). В сильный мороз надежное функционирование гидравлики «Оптитрака» тоже не гарантировано. При температуре ниже –25 °С производитель не отвечает за ее работоспособность.

Но ведь «Премиум Лендер» вовсе не экстремальная внедорожная машина. Его стихия – стройки в тепличных условиях Европы, где дополнительная помощь «Оптитрака» требуется, чтобы, к примеру, вытянуть тяжелый полуприцеп по склону из зыбучего гравия. Вот здесь он реально помогает.

БОЛЬШЕ НЕ БЫВАЕТ

Решать задачи в самых тяжелых условиях призвано семейство «Керакс». Для стран со слабой базой технического обслуживания эти модели даже готовы делать под заказ в «облегченной электронной» версии. Не говоря уже о возможности комплектации двигателями Евро-3 мощностью от 330 до 500 л.с., хотя в той же Европе, естественно, предлагается Евро-5.

Несмотря на внешнюю схожесть, интерьер кабины «Керакса» проще и практичнее, чем у «Премиума», бампер полностью стальной, без хрупких пластмассовых элементов, фары защищены решетками, а под двигателем смонтирована мощная «лыжа». И хотя в этой гамме тоже присутствуют двухосные шасси, сегодня познакомимся с самыми тяжелыми машинами данной линейки.

Главная новинка – четырехосный «Керакс 8×4» в исполнении «Экстрим». Название говорит само за себя: это наиболее выносливая модель, рассчитанная на запредельные условия эксплуатации – карьеры, нефтяные разработки. Рама, передние мосты, задняя тележка с параболическими рессорами – все сделано с изрядным запасом прочности. В подвеске, к примеру, усилены элементы крепления и введены дополнительные точки смазки. Двигатель снабжен центробежным воздушным фильтром, а коробку передач снабдили отдельной системой охлаждения. Кроме того, по утверждению производителя, именно «Керакс 8×4 Экстрим» обладает наибольшим в классе углом переднего въезда – 37°, что дополнительно улучшает его проходимость. Дорожный просвет тоже один из лучших: 385 мм под передней осью и 370 мм под задними мостами.

Дополнительные возможности для преодоления бездорожья дает еще одна версия – «Керакс 8×8». В ней собраны все преимущества шасси «Экстрим», а подключаемые на скоростях до 50 км/ч два передних ведущих моста позволяют серьезно улучшить проходимость. Эта версия предлагается с двигателями мощностью от 430 до 460 л.с. и способна везти груз массой более 50 т. До сегодняшнего дня модель предлагалась только на экспорт за пределы Европы, но в ближайшее время она появится и на стройках Старого Света. ЗР



Еще одна новинка из гаммы «Премиум Лендер» – шасси с колесной формулой 8×4. Любопытно, что это семейство предлагается с двумя типами кабин: более низкими по посадке (от развозных машин) и высокими (от магистральных тягачей). Здесь – последний вариант.



Помимо самосвального кузова на «Керакс 8×4 Экстрим» можно монтировать самые разнообразные надстройки – краны, бетономешалки, насосы.



«Оптитрак» отныне доступен и для трехосных шасси. В числе основных преимуществ гидропривода передних колес перед привычным механическим фирма называет меньшую на 490 кг массу системы и вытекающую из этого экономию 10% топлива.



Полноприводный «Керакс 8×8» предназначен для работы в самых сложных дорожных условиях, где от грузовика требуется высокая грузоподъемность в сочетании с надежной проходимостью.



Высокий дорожный просвет, рекордный в классе угол въезда и мощная стальная защита двигателя сразу указывают на экстремальные условия работы этого «Керакса».

ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО

Пневматику на тяжелых грузовиках используют в добром десятке систем. Важнейшая из них – тормозная. **Кирилл Милешкин** изучил ее устройство, а вместе с ним преимущества и недостатки.

ЖИДКОСТЬ ИЛИ ВОЗДУХ?

Отказ тормозов на многотонном автопоезде или переполненном автобусе… Катастрофа! Отсюда повышенные требования к надежности. Наиболее слабым звеном конструкторы посчитали рабочую жидкость и заменили ее обычным воздухом. Логика проста: не надо возить с собой канистру (да-да, не поллитровую баночку!) тормозухи и при необходимости доливать, что на грузовике намного сложнее. Запасы воздуха пополняются постоянно: компрессор, приводимый двигателем, поддерживает рабочее давление в системе. Поэтому небольшие потери из-за негерметичности соединений водитель порой даже не замечает. Еще один плюс, особенно актуальный для грузовиков: не нужно прокачивать тормозной привод после стыковки с прицепом.

Но есть, разумеется, и минусы. Воздух в систему (из атмосферы) частенько поступает влажный. Коррозия деталей еще полбеды, а вот закупоренные льдом магистрали и каналы – вполне реальная угроза при минусовых температурах. Поэтому между компрессором и ресиверами, где хранится воздух, установлены влагоотделители. Они бывают двух типов. Термодинамические охлаждают воздух, когда тот проходит по трубкам радиатора, конденсат сливается в специальный отсек фильтра и удаляется оттуда по мере накопления. Другой вариант – адсорбционный. В этом случае воздух проходит через гранулы вещества, которые связывают влагу. Патрон с адсорбентом постепенно теряет свойства и требует замены согласно регламенту. Для пущей надежности в одной системе часто используют оба устройства. Еще один минус пневматических тормозов – более сложная, громоздкая и металлоемкая конструкция. Впрочем, учитывая размеры носителей, недостаток можно считать несущественным.

НЕЗАВИСИМОСТЬ РАДИ НАДЕЖНОСТИ

Итак, закачанный компрессором воздух проходит через регулятор, поддерживающий рабочее давление, и влагоотделитель. На следующем рубеже стоит предохранительный клапан, который делит поток на четыре независимых контура – к механизмам передней оси, задней оси, стояночного тормоза и вспомогательной системы. Последняя обслуживает, например, моторный тормоз и сравнительно примитивна. Остальные три магистрали начинаются с ресиверов, где хранится запас осушенного воздуха. Предохранительный клапан изолирует каждый контур от соседних, а также от устройств, забирающих и подготавливающих воздух. Таким образом, разгерметизация одного участка никак не отразится на работоспособности остальных.

Водитель, нажимая на педаль тормоза, приводит в действие двухсекционный тормозной кран. Одна его половина открывает путь воздуху к передней оси, вторая – к задней. При трехосной компоновке на оба задних моста идет один контур. В грузовиках

Точное распределение сил особенно важно для многозвенных автопоездов: накатывание тяжелого прицепа на тягач чревато потерей устойчивости автомобиля. За всем следит электроника, в том числе и за четкой работой антиблокировочной системы.



с большим количеством осей деление происходит как по схеме «перед-зад», так и «чет-нечет», когда один контур объединяет первый-третий, а другой – второй-четвертый мосты.

Но вернемся к принципу работы системы. От тормозного крана воздух поступает в тормозные камеры, они-то и приводят в действие механизмы у колес. Точно необходимое усилие отмеряют регуляторы с электронным управлением, внося поправки в зависимости от массы и распределения груза. Водитель отпускает педаль, и воздух, до этого момента прижимавший

Объем и расположение ресиверов на грузовике зависят от его предназначения. Запас воздуха на тягачах и прицепах, которые перевозят тяжелые грузы, насчитывает сотни литров.



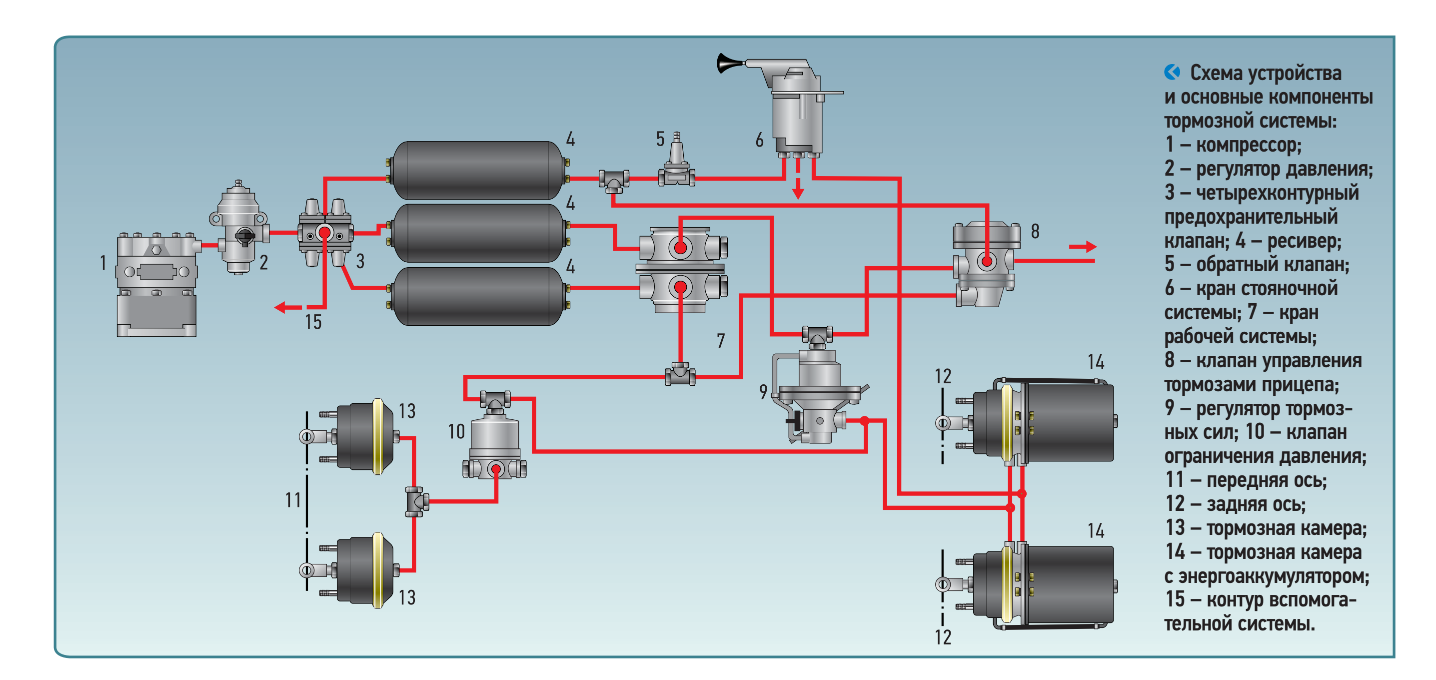
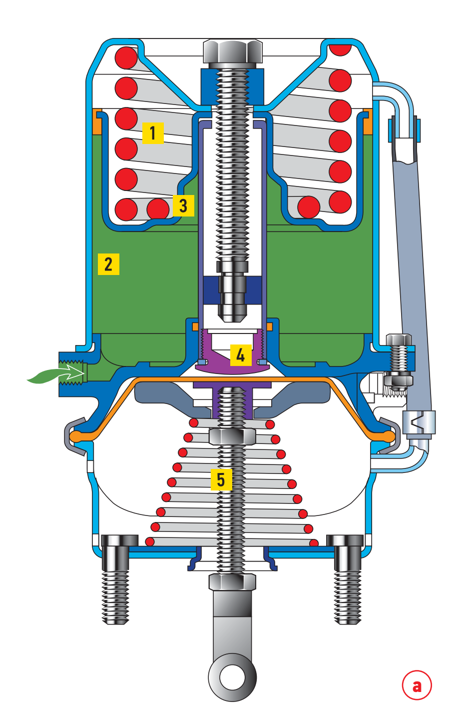


Схема устройства и основные компоненты тормозной системы: 1 – компрессор; 2 – регулятор давления; 3 – четырехконтурный предохранительный клапан; 4 – ресивер; 5 – обратный клапан; 6 – кран стояночной системы; 7 – кран рабочей системы; 8 – клапан управления тормозами прицепа; 9 – регулятор тормозных сил; 10 – клапан ограничения давления; 11 – передняя ось; 12 – задняя ось; 13 – тормозная камера; 14 – тормозная камера с энергоаккумулятором; 15 – контур вспомогательной системы.

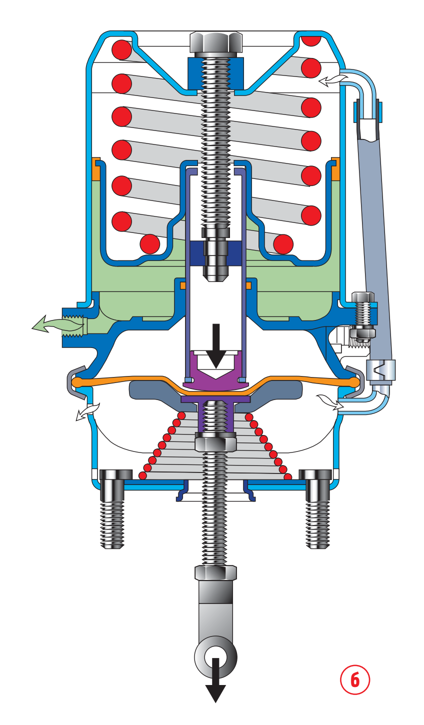
колодки, стравливается в атмосферу: он сделал свою работу и больше не нужен, ведь компрессор уже наполнил ресиверы свежей порцией.

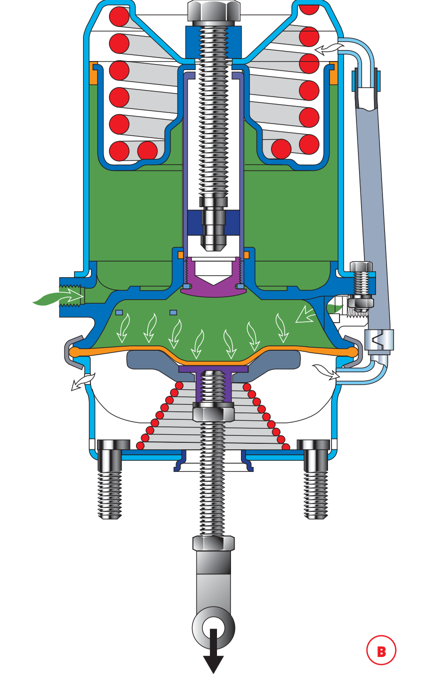
Контуры тягача снабжают воздухом и систему прицепа. На нем установлены собственные ресиверы, тормозные камеры, регулятор сил. Отдельный предохранительный клапан защитит пневмосистему тягача от неполадок в хвосте автопоезда.

Для работы ручника на тормозных камерах грузовика и прицепа дополнительно устанавливают энергоаккумуляторы. В отличие от рабочей системы, которая срабатывает при повышении давления воздуха, стояночная включается при его отсутствии. Водитель дергает рычажок или нажимает кнопку, через открытый клапан стравливается давление в магистрали. Пружина энергоаккумулятора, оставшаяся без воздушного подпора, приводит в движение механизмы, сжимающие колодки. Стояночная система блокирует колеса при существенной утечке из магистрали или при неисправности энергоаккумулятора. Чтобы продолжить движение, контур придется заглушить вручную. Зато такая особенность позволяет реализовать аварийное торможение, например, при отрыве прицепа от тягача на ходу. ЗР



На поршень 3 в корпусе энергоаккумулятора 2 давит пружина 1. Через толкатель 4 она воздействует на шток тормозной камеры 5, который перемещает тормозные колодки.





Для включения стояночного тормоза (рис. б) нужно выпустить воздух из подпоршневого пространства энергоаккумулятора и разжать пружину. Рабочая система использует только объем тормозной камеры (рис. в, нижняя часть).



бизнес-издание
рейс
издательство
За рулем
журнал
для специалистов,
руководителей
и владельцев
автотранспортных
предприятий
112175
рейс
СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ
журналы
«За рулем»
«Рейс»
в одном комплекте
Подписка
Каталог ОАО «Агентство «Роспечать» индекс 81154;
Каталог «Почта России» индекс 12759
Форма № ПД-4
ИЗВЕЩЕНИЕ
ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590
получатель платежа
р/сч №40702810438290108462 в Стромынском
отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва
(наименование банка,
к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225
другие банковские реквизиты)
Ф.И.О.
адрес плательщика
Вид платежа
Дата
Сумма
Подписка на журнал Рейс
(код 01018)
Кассир
Плательщик
Квитанция
ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590
получатель платежа
р/сч №40702810438290108462 в Стромынском
отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва
(наименование банка,
к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225
другие банковские реквизиты)
Ф.И.О.
адрес плательщика
Вид платежа
Дата
Сумма
Подписка на журнал «Рейс»
(код 01018)
Кассир
Плательщик
Реклама
Как оформить подписку на журнал «Рейс»
1 Заполните печатными буквами Ваш адрес (индекс, город, область, район, улицу, дом, квартиру);
2 Впишите полностью Вашу фамилию, имя, отчество;
3 В графе «Дата» укажите дату оплаты;
4 Стоимость подписки внесите в графу «Сумма»
на 3 месяца – 300 руб.
на 6 месяцев – 600 руб.
на 12 месяцев – 1200 руб.
5 Оплатите в любом отделении Сбербанка или на почте.
Также Вы можете сделать заказ по телефону
(495) 545-0616
(495) 223-2395 (круглосуточно)
через интернет по адресу
http://shop.zr.ru
по электронной почте
kormilceva@tdzr.ru
Внимание!
Квитанция заполняется только физическими лицами
Доставка осуществляется только по России
Важно!
После оплаты подписки обязательно сообщите нам о факте оплаты – укажите дату и сумму подписки, ФИО, номер платежного документа или вышлите копию квитанции
✓Оформление подписки на журнал «Рейс» осуществляется через нашего распространителя ООО «Торговый дом» «За рулем», реквизиты которого указаны в квитанции».

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	Дилер
BMW										
116i (F20)	2012	2/б.о.	988 039р.	4/5	1,6	Б,Р4	136	З	А,6	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
320d (F30) NEW!!!	2012	2/б.о.	1 515 162р.	4/5	2,0	ТД,Р4	184	З	А,6	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
BMW 528i	2012	2/б.о.	2 200 000р.	4/5	2,0	ТД,Р4	245	З	А,6	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
BMW 730Li	2011	2/б.о.	3 366 278р.	4/5	3,0	Б,Р6	258	З	А,8	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
MINI ONE	2011	2/б.о.	799 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	98	П	А,6	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
Ford										
Fusion	2012	3/100	681 700р.	4/5	1,6	Б,Р4	100	П	А,4	АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Kuga	2012	3/100	1 000 000р.	4/5	2,0	Д,Р4	140	П	М,6	АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Mondeo Black Edition	2012	3/100	1 187 000р.	4/5	2,0	БТ,Р4	200	П	А,6	АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Focus	2012	3/100	560 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	85	П	М,5	АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Focus	2012	3/100	720 000р.	4/5	2,0	Б,Р4	150	П	А,6	АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Mercedes										
Mercedes-Benz C-Класс	2012	2/б.о.	1 390 000р.	4/5	1,8	Б,Р4	156	З	А,7	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz E-Класс	2012	2/б.о.	1 790 000р.	4/5	1,8	Б,Р4	184	З	А,7	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GLK-Класс	2012	2/б.о.	1 890 000р.	4/5	3,0	Б,V6	249	П	А,7	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz M-Класс	2012	2/б.о.	2 890 000р.	4/5	3,5	Б,V6	306	П	А,7	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GL-Класс	2012	2/б.о.	3 270 000р.	4/5	3,5	ТД,V6	224	П	А,7	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Volkswagen										
Polo	2011	2/б.о.	602 180р.	5/5	1,4	Б,Р4	85	П	М,5	АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Golf	2012	2/б.о.	639 670р.	3/5	1,4	Б,Р4	80	П	М,5	АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Passat	2012	2/б.о.	997 470р.	4/5	1,4	Б,Р4	122	П	А,7	АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Touareg	2011	2/б.о.	2 138 810р.	5/5	3,6	Б,V6	249	4х4	А,8	АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Amarok	2012	2/б.о.	1 103 000р.	4/5	2,0	ТД,Р4	122	4х4	М,6	АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru

Марка, модель	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги
BMW																															
116i (F20)	■	■	■	■	6			■		ДУ	■	Э			■	CD/8						■	■	■		■	■				
320d (F30) NEW!!!	■	■	■	■	6	■			■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■
BMW 528i	■	■	■	■	6	■			■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■
BMW 730Li	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MINI ONE	■	■	■	■	6			■		ДУ	■	Э			■	CD/8						■	■	■		■	■				
Ford																															
Fusion	■				6			■		ДУ	■	Г			■	CD/6						2	■	■		■				■	
Kuga	■	■	■	■	4		■	■		ДУ	■	Э			■	CD/6						4	■	■			■				■
Mondeo Black Edition	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	4	■	■	■	■	■		■	■	
Focus	■				2					ДУ	■	Г				CD/6						2	■	■							
Focus	■			■	2		■	■		ДУ	■	Э				CD/6		■				2	■	■		■	■				
Mercedes																															
Mercedes-Benz C-Класс	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ЦЗ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	
Mercedes-Benz E-Класс	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	
Mercedes-Benz GLK-Класс	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■
Mercedes-Benz M-Класс	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■
Mercedes-Benz GL-Класс	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Volkswagen																															
Polo	■			■	2		■	■		■		■					■				■	■	■								
Golf	■			■	7		■		■	■		■			■		■				■	■	■		■						
Passat	■	■	■	■	6		■		■	■	■	■				■	■	■			■	■	■		■	■					
Touareg	■	■	■	■	7	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	
Amarok	■	■	■	■	4		■	■		■		■				■					■	■	■		■						

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4х4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

ВСЕ, ЧТО ДВИЖЕТСЯ

Стартовый этап новой гоночной серии на «Смоленском кольце» фотографировал **Юрий Тюрин**, а **Сергей Зиновьев** оценил ее перспективы и ностальгически заглянул в прошлое.

Невероятно! Все российские кольцевые серии, несмотря на давние разногласия между промоутерами, в межсезонье объединились. К RTCC примкнули гонки «митджетов» и «легенд», а также дебютант – Формула-«Россия». Так сложилась новая серия RRC (Russian Racing Championship) под эгидой РАФ. Из всего, что движется в России по кольцевому треку, в стороне остался только автовазовский Монокубок «Лады-Гранта».

По сути, все вернулось к тому, с чего начиналось, когда в стране только один кольцевой турнир и был – созданный на руинах развалившейся вместе с СССР системы. Проблемы перед RRC, правда, совершенно иные. Раньше было в достатке гонщиков, но не хватало трасс, теперь всё наоборот: полно автодромов, а вот пилоты...

Во всяком случае, первый этап RRC, проведенный на «Смоленском кольце», обозначил именно этот дефицит. «Туринг» и «Супер-Продакшн» давно уже объединяют в один заезд, иначе смотреть скучно. Но теперь и в таком заезде не набирается двух десятков машин. Плохо дело! А ведь «Туринг» традиционно один из самых смотрибельных и боевитых классов, причем не только у нас, но и во всей Европе. И настораживает, что на старт RRC не вышли сразу несколько звезд кольцевых гонок – Виктор Козанков, Александр Сотников, Михаил Ухов, Владимир Черевань.

Любопытство в отношении принципиально нового для России класса GT («Гран Туризмо») продержалось недолго. Автомобили слишком уж разные. Да и уровень подготовки пилотов, откровенно говоря, неодинаковый, то есть жесткая борьба за лидерские позиции почти нереальна. Растянутся на первом круге – и всё. Экипаж Алексея Васильева и Владимира Чарчияна на «Феррари» в этой компании выглядит непобедимым. Даже с учетом весового гандикапа, который отчасти уравняет скорости на последующих гонках. Но кто придумал для десятка машин проводить гонку длительностью час? Или это гонка не для зрителей?

Конечно, по ходу сезона пилоты и машины подтянутся, но вряд ли



Пришествие «Гранты» в «Туринг» выглядит авантюрно. С имеющимся мотором ей явно не хватает мощности, а другого нет и не будет!

Одинокий «Логан» своевременно разбавил компанию «калин». И, кстати, заезды «Национального» смотрелись живее всех прочих.



ВСЕ КЛАССЫ RRC



GT-Open («Джи-Ти-Оупен»; статус – чемпионат России). Теперь это самый мощный, под 500 л.с., и самый быстрый класс в российском кольце. В нем объединены «Порше-997 Кап» и «Феррари-430 Челлендж» (до 2010 года выпуска), а также машины с национальной бельгийской омологацией, подготовленные по требованиям GT4. Проводится часовая гонка с обязательным пит-стопом, это позволяет стартовать экипажу из двух пилотов.



«Туринг» (статус – чемпионат России). Массовая международная категория, куда попадает множество машин с атмосферными моторами объемом 2 л и наддувными 1,6 л. Мощность достигает 290 л.с., при должном наполнении стартовой решетки заезды «Туринга» – исключительно напряженное зрелище. Основа парка – БМВ-320 и «СЕАТ-Леон». «Лада-Гранта» вряд ли составит им конкуренцию – прежде всего из-за нехватки мощности.



«Супер-Продакшн» (статус – Кубок России). Тоже 2-литровый класс, но менее заряженный, нежели «Туринг», – порядка 250 л.с. Собраны здесь в основном машины давних годов выпуска. Основное наполнение ныне – «Хонда-Сивик», версия «Тип R». Таких машин в стране немало благодаря проводившемуся несколько лет назад Монокубку. Аналогичный класс есть в чемпионате Европы – ЕТСС, и российские пилоты не раз в нем выступали.

Формула-«Россия» (статуса не имеет). Переименованная Формула-«Абарт» – итальянское шасси «Татуус» со 180-сильным мотором «Фиат» объемом 1,4 л. Задумана как следующая ступенька гоночного развития для юных картингистов, прежде чем те отправятся покорять Европу. Попутно выполняет более масштабную миссию, ведь в России уже несколько лет не проводят никаких гонок на формулах. Турнир из шести этапов стартует 30 июня в Мячкове.





«Туринг-Лайт» (статус – чемпионат России). Техника с 1,6-литровыми двигателями, форсированными до 150–180 л.с. Класс родился на базе Монокубка «Фольксвагена-Поло», а когда в него стали пускать другие марки и модели, превратился в один из самых массовых. Несколько «поло», несмотря на преклонный гоночный возраст, до сих пор в строю, а основу класса составляют «фиесты» и «калины».

«Национальный» (статус – Кубок России). Класс отечественных автомобилей одинакового уровня подготовки: с едиными для всех тормозами, элементами подвески и электроники. Двигатель 1,6 л, мощность до 140 л.с. Возник как альтернатива Кубку «Лады», некогда проходившему под эгидой АВТОВАЗа. Идеален для обучения гоночному делу. Наполнен в основном «калинами», есть и более архаичная техника марки «Лада», а также единственный «Рено-Логан».





«Митджет» (MitJet; статус – Кубок РАФ). Класс идентичных по конструкции прототипов французского производства, оснащенных одинаковыми 1,3-литровыми моторами мощностью до 150 л.с. При этом машина вдвое легче обычной кольцевой легковушки (520 кг против 1000–1100 кг), что обеспечивает отличную динамику разгона. «Фишка» «Митджета» – пластиковая облицовка стилизована под спортивные машины, например «Астон Мартин» или «Порше».



«Леджендс» (Legends; статус – Кубок РАФ) Идеологический родственник «Митджета» родом из США: одинаковые болиды, в основе которых тоже пространственная рама, а кузова могут различаться. Моторы 1,3 л развивают до 130 л.с. Как и «Митджет», класс ориентирован на начинающих пилотов. Появятся эти машины не на всех этапах RRC, а турнир их начался раньше и за рубежом – на реконструированной трассе «Рустави» в Грузии.

к осени в ударных классах соберется нужный кворум. Потребуются годы, и RRC придется крепко побороться за аудиторию. Возможно, публика просто не созрела для того, чтобы проводить выходные дни на автодромах, до которых еще надо добраться – все они в том или ином отдалении от больших городов. Самый очевидный способ – насытить паддок различными шоу и интересностями (буфеты с хорошим ассортиментом, впрочем, тоже привлекают людей).

Но главное все же – сами гонки. Может, напрасно мы наплодили столько классов машин? Будь их три, а не восемь, тогда, возможно, те же 60 пилотов создали бы совсем другое зрелище!

А в целом путь верный. Чем больше событий на трассе в один уикэнд, тем лучше. Начинается он теперь в пятницу, первые боевые заезды проходят в субботу, на воскресенье остается все самое лучшее и интересное – проверенная и надежная схема.

Первый этап RRC посетили 4000 зрителей. Показатель, надо сказать, невысокий. Посмотрим, однако, что будет дальше. Запланирован восьмиэтапный турнир, и состязания пройдут на шести разных автодромах. И ждем дебюта формулы. **ЗР**

ХРОНИКА РОССИЙСКОГО КОЛЬЦА

- **1991** Последний трехэтапный чемпионат СССР (Киев, Рига).
- **1992** Официальные соревнования не проводились.
- **1993** Скромно прошел одноэтапный чемпионат России на необорудованных дорогах в Санкт-Петербурге, возле стадиона им. Кирова.
- **1994** Показательные соревнования в Москве на Воробьевых горах. Чемпионат России – в один этап, в Петербурге.
- **1995** Проведен Кубок АСПАС на Воробьевых горах, собравший 70 пилотов. Чемпионат России разыграли в два этапа, задействовав малопригодные дороги Дмитровского автомобильного полигона. Реконструкция «Невского кольца», после которой трасса стала лучшей в стране. Вымирание класса «Формула-1300».
- **1996** Трехэтапный чемпионат России. На Воробьевых горах – трехэтапный Кубок «Ротманс-АСПАС» в статусе открытого чемпионата Москвы, где впервые стартовали машины Формулы-3 и настоящего «Супертуризма» (ныне – «Туринг»).
- **1998** Бумажная война между АСПАС и РАФ, в результате которой прошли два независимых многоэтапных чемпионата России: по версиям РАФ и АСПАС. Дебютировали трассы в Москве (на Ходынском поле) и «Тольятти-Ринг».
- **1999** Семиэтапный чемпионат России (под эгидой РАФ): четыре класса машин, около полусотни пилотов.
- **2000** Девятиэтапный чемпионат России на трех трассах (Санкт-Петербург, Москва, Тольятти), около 70 постоянных участников, в том числе иностранцы.
- **2001** Закрыта трасса «Ходынка», где началась плановая застройка. Восьмиэтапный чемпионат России. Итальянский подиум в классе Ф-3: Э. Токкачелло, А. Педемонте, М. Медиани.
- **2002** Запланирован 10-этапный чемпионат России, сорвались оба этапа в Киеве, в итоге состоялись лишь шесть. Обособленно прошла серия, объединившая Кубок «Фольксвагена-Поло» и Формулу-«Русь».
- **2003** Вымирание Формулы-3. Дебют Кубка «Хонды-Сивик». Около 40 пилотов в семиэтапном чемпионате России, где осталось три класса машин.
- **2004** Семиэтапная серия RTCC объединила четыре класса машин и надолго стала главным кольцевым турниром страны, в рамках которого разыгрывали медали чемпионата России. В годы наивысшего расцвета в RTCC стартовало свыше 100 пилотов. За семь лет гонки серии прошли на 13 (!) разных трассах, в их числе временные городские в Москве, Орле, Курске, Липецке.

  Параллельно проходила Национальная гоночная серия «Лада»: заезды Ф-1600 (под названием Формула-«Лада») и родстеров «Лада-Революшн».
- **2006** Открытие трассы в Мячкове.
- **2008** Закрытие «Невского кольца» из-за реконструкции стадиона им. Кирова. Открытие «Красноярского кольца», которое «западные» серии навестили всего несколько раз.
- **2009** Гонок формул больше нет. Последний Кубок «Хонды-Сивик».
- **2010** Открытие «Смоленского кольца», «Нижегородского кольца» и трассы «Нева-Ринг» на окраине Петербурга. Помимо RTCC (около 40 пилотов) проходят локальные любительские серии «Леджендс» (Legends) и «Митджет» (MitJet).

«Невское кольцо»

«Ходынка»



За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

СМАЗКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ



ЛЕГКОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ

Suprotec *Универсал*
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,7** до **2,2 л** (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран **до 2004г.** выпуска)
Емкость: 100 мл. Код **01578** Цена **1076 р.**

Suprotec *Универсал*
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,0** до **1,6 л** (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран **до 2004г.** выпуска)
Емкость: 75 мл. Код **01580** Цена **825 р.**

Suprotec *Люкс*
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,0** до **2,4 л** (автомобили производства США, Японии, Южной Кореи, стран Европы **после 2004г.** выпуска)
Емкость: 100 мл. Код **01579** Цена **1322 р.**

Suprotec *МКПП*
Для обработки механических коробок переключения передач.
Емкость: 100 мл. Код **01582** Цена **1026 р.**

Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензии. Сертификат прилагается. Дульная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики BB калибр 4.5 мм, баллон CO2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

UMAREX — PM
магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код **02556** Цена **3750р.**

ИМЗ — MP 654K-20


магазин 13шт
вес 750гр
metal/metal
Код **02658** Цена **4850р.**

GLETCHER — TT
магазин 18шт
вес 620гр
metal/metal
Код **02905** Цена **5150р.**

GLETCHER — PM
магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код **02868** Цена **3500р.**

Beretta Elite II

магазин 18шт
вес 660гр
plastic/metal
Код **02548** Цена **3150р.**

MP 655K
магазин
100шт (BB) 8 (Диаболо)
вес 700гр
plastic/metal
Код **02659** Цена **3500р.**

BRT 84

магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
Код **02764** Цена **2900р.**

SW B25

магазин 6шт
вес 800гр
metal/metal
Код **02765** Цена **3700р.**

Шарики стальные омедненные.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код **02638** Цена **95*р.**

Баллон CO2 -12гр
20шт Код **02867** Цена **640*р.**
1шт Код **02558** Цена **40*р.**

Шарики стальные Gletcher.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код **02788** Цена **500*р.**
*только при покупке пистолета.

BRT 92FS

магазин 19шт
вес 1100гр Blow Back
metal/metal
Код **02744** Цена **5000р.**

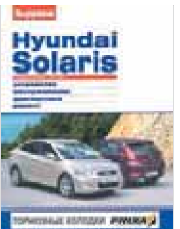
APS NBB (NEW)

магазин 22шт
вес 1040гр
metal/metal
Код **03096** Цена **4700р.**

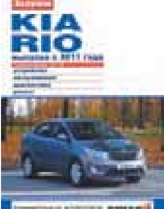
РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ **Переплет: мягкий, полноцвет.**

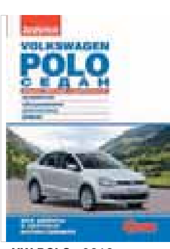
ВАЗ 2106/061 (с ДВС 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 216с. Код **01966** Цена **480р.**
ВАЗ 2108/09/099 (с ДВС 1.5i, 1.1, 1.3, 1.5)
Формат: 210x285, 272с. Код **01968** Цена **480р.**
ВАЗ 2110/11/12 (с ДВС 1.5i, 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 269с. Код **01969** Цена **480р.**
ВАЗ 21213/14 (Нива) (с ДВС 1.7i, 1.7)
Формат: 210x285, 296с. Код **01999** Цена **510р.**
LADA KALINA (ВАЗ-11173/83/93) (с ДВС 1.4i, 1.6i)
Формат: 210x285, 240с. Код **01964** Цена **620р.**
LADA PRIORA (с ДВС 1.6i)
Формат: 210x285, 296с. Код **01963** Цена **620р.**
ГАЗ 31105 (Волга) (с ДВС 2.3i)
Формат: 210x285, 224с. Код **01996** Цена **480р.**
Газель (с ДВС 2.3, 2.5, 2.5i, 2.9)
Формат: 210x285, 319с. Код **02007** Цена **510р.**
Соболь (с ДВС 2.3, 2.5i)
Формат: 210x285, 296с. Код **02006** Цена **510р.**
УАЗ 31512/14/19 (с ДВС 2.5, 2.9)
Формат: 210x285, 224с. Код **02000** Цена **480р.**
CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7i)
Формат: 210x285, 352с. Код **01944** Цена **850р.**
CHEVROLET LANOS (с ДВС 1,5i)
Формат: 210x285, 272с. Код **01945** Цена **850р.**
DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8i, 1.0i)
Формат: 210x285, 256с. Код **01946** Цена **850р.**
HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.3i)
Формат: 210x255, 224с. Код **01953** Цена **850р.**
HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.5i)
Формат: 210x255, 232с. Код **01952** Цена **850р.**



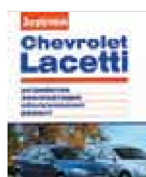
Hyunday Solaris
(с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код **02961** Цена **750р.**



KIA RIO с 2011 г.
(с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код **02971** Цена **826р.**



VW POLO с2010г. седан
(с ДВС 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код **03026** Цена **826р.**



CHEVROLET LACETTI
(с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)
Формат: 200x260, 368с.
Код **02609** Цена **850р.**



Видеорегистратор LR-3000
Дисплей: 2" TFT. Камера: 2 Мп. Видео: 720P (1280x720), AVI.
Фото: 1280x960. microSD карта: до 32 ГБ.
Датчик движения, G-сенсор, автовыкл ние. HDMI, AV выход.
Питание: автоприкуриватель
Размеры: 78x48x18 мм. Вес: 80 гр
Крепление: кронштейн на присоске
Код **03032** Цена **3900р.**

Видеорегистратор HD DVR 500
Дисплей: 2" TFT LCD. Камера: 5 Мп. Видео: HD 1920x1080, MOV. карта SDHC: до 32 Гб. TV выход.
Питание: автоприкуриватель, аккумулятор
Крепление: кронштейн на присоске
Код **02823** Цена **5300р.**

АВТОСКАНЕР OBD II

Прибор предназначен для диагностики автомобилей соответствующих стандарту **OBD-II**, а именно: большинства европейских, американских, японских и корейских марок автомобилей поставляемых в Россию с 2001г. выпуска; автомобилей рынка США с 1996г. выпуска*; бензиновых автомобилей рынка стран Евросоюза с 2001г. выпуска, дизельных с 2004 года выпуска*; автомобилей рынка Японии с 2003г. выпуска*;
*любые марки автомобилей, производимые или ввезенные в эту страну.
Поддержка всех типов диагностических интерфейсов: ISO-15765 (CAN) 2.0A и 2.0B; ISO-9141-2; ISO-14230-2 (KWP2000); J1850 PWM; J1850 VPW
Код **01727** Цена **4400р.**

Электронная приманка рыбы

ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ: При погружении в воду электрический сигнал проходит между контактами и Фишмагнит начинает работать. Электронная приманка представляет собой сложный электронный прибор, и действует на органы чувств рыб четырьмя разными способами: вибрация, световой сигнал, слабый электрический разряд, звуковой сигнал. Распространяется в воде на расстояние 500-900 метров.
Код **02089** Цена **850р.**

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!
- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»**
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**
текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru.
Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем интернет-деньги: Qiwi, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 111р.)
ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

Карандаш для ремонта царапин
DuPont™ Pro-Fusion Color™


Карандаш для ремонта царапин DuPont™ Pro-Fusion Color™ предназначен для быстрого устранения царапин, трещин, мелких сколов лакового покрытия автомобиля, велосипеда, лодки – любых окрашенных поверхностей, перекрытых прозрачным лаком.
Код **03097** Цена **600р.**

Экотестер «Соэкс»
сохранит Вам здоровье
"Экотестер СОЭКС" предназначен для экспресс-анализа содержания **нитратов** в свежих овощах и фруктах, а так же для оценки уровня **радиоактивного** фона и обнаружения предметов, продуктов питания, строительных материалов, зараженных радиоактивными элементами.
Габаритные размеры ВхШхТ, не более, мм -105x43x18
Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -66
Код **02932** Цена **7800р.**


Вся продукция сертифицирована
Цены действительны 30 дней после выхода рекламы

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА HTTP://SHOP.ZR.RU
* Количество товара ограничено.
ООО «ТД «За рулем» 105082, Москва, Бакунинская 72, ОГРН 1047796967822
реклама





ДЖЕНТЛЬМЕНЫ, ТОЛКАЙТЕСЬ!

Большие гонки едут в Россию! На трассе Moscow Raceway 14–15 июля стартует этап Мировой серии «Рено». Да, это не официальный чемпионат мира или Европы, а всего лишь серия под эгидой производителя, – но какая!

Здесь сохранилась атмосфера зари автоспорта. Нет и намека на договорняки: победителя предсказать трудно, борьба идет за каждую позицию. Что ни заезд – аварии. А что вы хотите, в старшем классе формул с двигателем 3,5 л на стартовой решетке под три десятка болидов! В младшем, 2-литровом, – сорок! Только представьте: толпа формул под управлением закусивших удила парней пытается уместиться в первый вираж. И конечно, еще один козырь серии в том, что в ней едут российские пилоты. Болеем за своих! А теперь по порядку.

СТАРШАЯ ФОРМУЛА

Самый престижный класс серии – Формула-«Рено 3,5». Цифра в названии – рабочий объем двигателя. Его мощность 480 л.с., а максимальный крутящий момент 445 Н·м. Силовой агрегат смонтирован на шасси «Даллара-Т12» с углепластиковым монококом. Продолжительность одного заезда в этом классе 44 минуты плюс один круг: взрослая дистанция с обязательным пит-стопом.

Место Формулы в мировой табели о рангах – на уровне GP2 и Формулы-2. Проще говоря, из нее прямой путь в Формулу-1. В старшем классе серии

В классе «Рено 3,5» выступают четыре российских пилота. На фото Антон Небылицкий (№ 18).

В «Меган Трофи» два зачета: для гонщиков и для «джентльмен-драйверов» (тех, кому уже исполнилось 35 лет).

Официальная расшифровка аббревиатуры WSR – Мировая серия «Рено». **Вадим Крючков**, побывавший на стартовом этапе состязаний в Испании, предлагает свою версию: мировецкая серия. Фото автора.

«Рено» в разные годы блистали Себастьян Феттель, Хайме Альгерсуари, Роберт Кубица, Даниэль Рикьярдо. Знакомые имена?

В нынешнем году здесь стартуют четыре российских пилота: Даниил Мове, Николай Марценко, Антон Небылицкий и Михаил Алешин. Последний – победитель серии 2010 года.

МОЛОДЫМ ТАЛАНТАМ

Перспективным пилотам адресована Формула-«Рено 2,0». Двухлитровый двигатель мощностью 210 л.с., 7-ступенчатая секвентальная коробка передач, углепластиковый монокок, соответствующий международным требованиям к болидам Формулы-3. Продолжительность заезда меньше, чем в старшей Формуле: 25 минут плюс один круг.

В чемпионатах нашей страны машинами подобного уровня владели самые матерые и заслуженные, а в серии «Рено» разминается молодежь. В свое время класс стал

Михаил Алешин (№ 17) не новичок в классе «Рено 3,5». И хотя в первой гонке сезона на подиум не поднимался, убежден, что это вопрос времени.





В жару тень на стартовой решетке можно создать только так. Под этим зонтом от солнечных лучей спрятался Антон Небылицкий.

стартовой площадкой для Кими Райкконена, Льюиса Хэмильтона, Фелипе Массы, Педро де ля Росы, Ромена Грожана, Хейкки Ковалайнена и Виталия Петрова.

Нынче наших здесь только двое: Роман Мавланов и Даниил Квят – бронзовый призер серии минувшего года.

НЕ ТОЛЬКО ОТКРЫТЫЕ КОЛЕСА

Любители легковых автомобилей могут насладиться заездами «Меган Трофи». В классе нет российских гонщиков, но из-за этого соревнования не станут менее интересными. Болид напоминает «Меган RS», но сходство лишь внешнее. Гоночный «Меган» – типичный спорт-прототип: пространственная рама из стальных труб замаскирована пластиковыми наружными панелями. Компоновочная схема среднемоторная: двигатель расположен в базе, за сиденьем водителя. Коробка передач 6-ступенчатая секвентальная, с полуавтоматическим механизмом переключения. Привод на заднюю ось. Мощность 6-цилиндрового 3,5-литрового мотора 400 л.с., крутящий момент 422 Н·м. По техническому уровню машина сопоставима с «туринговыми» автомобилями 24-часовых гонок Ле-Мана или GT3.

Продолжительность заезда 40 минут плюс один круг, предусмотрен один пит-стоп на дозаправку. **ЗР**

В Формуле-«Рено 2,0» на первом этапе доминировал Даниил Квят. Два заезда – две победы. А ведь на стартовой решетке было 38 болидов!



Как видите, за рубежом знают и наших пилотов. Автографы раздают гонщики российской команды RFR Антон Небылицкий (слева) и Михаил Алешин (справа).

Даниил Мове (№ 10) выступает за британскую конюшню P1 Motorsport. Лучшее место на первом этапе серии – седьмое среди двадцати шести стартовавших.



ЕСЛИ СЛУЧИЛАСЬ БЕДА

Десятки машин на старте, велика вероятность аварии. И вот – не рядовое касание, а формула, переломленная пополам... Как же четко работают спасательные службы серии! В больших гонках много примеров для подражания, но нам надо перенять в первую очередь не антураж, а умение бороться за жизнь и здоровье людей. Включаем хронометраж...



Первый сотрудник трассы прибежал на место аварии через пять-шесть секунд. Началось спасение человека.



Параллельно, через 20 секунд после аварии, другая бригада занялась эвакуацией обломков из зоны безопасности. Это заняло чуть меньше двух с половиной минут.



Спустя минуту машина скорой помощи и выгруженные из нее носилки уже стояли рядом с пострадавшим. Три минуты после происшествия – к скорой присоединилась бригада спасателей и начала извлечение пострадавшего из кокпита.



Пять минут после аварии: на подмогу к экипажу скорой помощи примчалась машина с врачом. На шестой минуте скорая с пострадавшим пилотом покинула трассу. Феноменально быстро. При том что пилот пострадал не сильно и с определенного момента спасатели спешили не торопясь. Будь ситуация сложнее, укол обезболивающего пострадавший получил бы через минуту после столкновения.

«ВОЛГА» НЕ ПЕРЕСОХНЕТ!

Выездной этап серии «Янтарная Волга» состоялся на трассе «Нижегородское кольцо». На старт вышло почти тридцать машин, большинство прописано в Латвии, где многие пилоты – настоящие фанаты гонок на «волгах». Победителем, однако, стал многократный чемпион СССР и России в классе «Волга» Николай Демидов, в прошлом гонщик заводской команды ГАЗ. Второе и третье места тоже у россиян – у красноярца Дениса Самсонова и нижегородца Дмитрия Черного.

«Янтарная Волга», проводимая с 1964 года, во времена СССР была традиционным и популярным состязанием. Два года назад латвийские энтузиасты ее возродили. Ныне это многоэтапный турнир, привлекающий больше зрителей, чем официальный чемпионат Латвии. Директор автодрома «Нижегородское кольцо» Вадим Баханов заявил о намерении организовать аналогичный чемпионат на российской земле.



ПОЛИГОН ОТКРЫВАЕТ ДВЕРИ



Кроссовая трасса полигона НИЦИАМТ близ подмосковного Дмитрова принимает этап чемпионата и Кубка России по автокроссу. Зрители увидят баталии легковых машин в элитных дивизионах Д1 и Д2-1600, а также гонки на багги – во взрослом и юниорских классах. 30 июня (суббота) пройдут тренировки и отборочные заезды, 1 июля (воскресенье) – день финалов. Все необходимые болельщику удобства на трассе есть. Стоимость входного билета – 100 руб., въезд на парковку – 250 руб. Начало заездов – в 10:00.

КУДА ПРОПАЛА ЛУЖА



В разгар лета подмосковная трасса Moscow Raceway должна принять первую гонку – Мировую серию «Рено». На одном фото – состояние объекта в середине октября 2011 года. Согласитесь, мало поводов для оптимизма. На другом фото то же место в мае 2012-го. Весьма споро, учитывая неизбежный перерыв на зиму! Похоже, Мировую серию «Рено» мы увидим в назначенные сроки – 14 и 15 июля.

КАЛЕНДАРЬ

30.06–1.07 чемпионат России по кольцевым гонкам (RRC), АДМ, Мячково
30.06–1.07 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Дмитров
6–7.07 Кубок России по картингу, Белгород
7–13.07 ралли-рейд «Шелковый путь»
7–8.07 чемпионат России по кроссу (легковые), Алапаевск
7–8.07 чемпионат России по кроссу (грузовики), Тюмень
7–8.07 традиционная гонка (все классы), Красный, Смоленская область
13–14.07 Кубок России по ралли, «Струги Красные», Псковская область
13–15.07 Кубок России по трофи-рейдам, «Ермак-трофи», Тюменская область
14–15.07 Кубок России по кроссу (легковые, багги), Курск
14–15.07 чемпионат России по кроссу (багги), Калининец, Московская область
20–21.07 чемпионат России по ралли, «Южный Урал», Бакал, Челябинская область
21.07 чемпионат России по дрэг-рейсингу, Казань
21–22.07 чемпионат России по кроссу (легковые), Омск
27–29.07 чемпионат России по картингу, Икша
28–29.07 Кубок России по ралли, «Ростов Великий», Ярославская область
28–29.07 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Бугульма

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1, после 6 этапов

Пилоты

1. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	76
2. С. Феттель (Германия, «Ред Булл»)	73
3. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл»)	73
4. Л. Хэмильтон (Великобритания, «Мак-Ларен»)	63
5. Н. Росберг (Германия, «Мерседес»)	59
6. К. Райкконен (Финляндия, «Лотос»)	51

Команды

1. «Ред Булл»	146
2. «Мак-Ларен»	108
3. «Феррари»	86
4. «Лотос»	86
5. «Мерседес»	61
6. «Вильямс»	44

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

6-й этап, «Акрополис», Ралли Греции

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	4:42.03
2. М. Хирвонен (Франция, «Ситроен-DS3»)	0.40
3. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	3.04
4. М. Остберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	6.16
5. М. Прокоп (Чехия, «Форд-Фиеста»)	7.46
6. Т. Новилль (Бельгия, «Ситроен-DS3»)	9.41

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

3-й этап, «Славянский кубок»

1. С. Травников (Приозерск, «Мицубиси-Лансер»)	1:04.32
2. В. Грязин (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	0.07
3. Н. Филиппов (Санкт-Петербург, «Шкода-Фабия»)	0.33
4. С. Успенский (Москва, «Субару-Импреза»)	1.01
5. И. Буланцев (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	2.02
6. Г. Трегубов (Пермь, «Мицубиси-Лансер»)	2.23



Электронный свидетель, который всегда **на вашей стороне**





«Малайское чудо» для мужчин
теперь и в российских аптеках!

Успешный мужчина – лидер во всем! Доказано, что доминировать, быть успешным может только тот, у кого высокий уровень тестостерона. Он делает из мужчины – Мужчину: сильного, смелого, уверенного в себе мачо с идеальной фигурой. Крепкие мышцы, возможность продолжения рода, половая активность и даже сексуальная ориентация – все это зависит от уровня тестостерона.

Но тестостерон неустойчив, и его уровень снижается под воздействием многих причин – стрессы, возраст, вредные привычки... Как же добиться такого уровня тестостерона, чтобы мужчина всегда оставался сильным, мужественным, сексуальным?

Повысить уровень тестостерона можно, если регулярно принимать Паритет - специально разработанный препарат на основе малайского корня Али!

Паритет вместо пива!

Чрезмерное употребление пива не просто вредит мужчине, оно меняет его. В пиве содержатся фитоэстрогены – аналоги женских гормонов. Постепенно они замещают тестостерон, и мужчина становится … женоподобным! Вырастают живот и грудь, фигура округляется, пропадает влечение к противоположному полу.

Поэтому, мужчины, принимайте Паритет!

Принимать Паритет нужно в течение 30 дней, чтобы организм сам «научился» вырабатывать тестостерон в необходимых количествах[1]. При этом Паритет не содержит синтетики, а значит – не имеет побочных эффектов. Так что вы сможете поднять уровень тестостерона без вреда для организма.

Представьте: вы – успешный мужчина, крепкий, здоровый, излучающий уверенность; годы не властны над вами, и женщины смотрят на вас с восхищением... Вы хотите этого? Тогда принимайте Паритет!

Узнайте больше на сайте **www.evalar.ru**.
«Линия здоровья «Эвалар»: 8-800-200-52-52 (звонок бесплатный)

[1]Свойства указаны в рамках влияния БАД на естественные физиологические процессы в организме, зависящие от рациона питания.

СоГР № RU.77.99.11.003.Е.005679.03.11, СоГР № RU.77.99.11.003.Е.021391.06.11. БАД. Не являются лекарством. Реклама




Смотрите на iPad: кто быстрее?

Такого у нас еще не было: восемь горячих хэтчбеков, построенных на одной платформе, собрал на «Смоленском кольце» **Вадим Никишев**. Беспрецедентный тест запечатлел **Георгий Садков**.

ГОЛЬФЫ НА РАЗНЫЕ НОГИ



1

«Фольксваген Гольф GTI Эдишн 35»

Солнце перевалило зенит, а мы, несмотря на ранний старт, не осилили и половины машин – уж больно внушительный получился список. Загибайте пальцы: родоначальник жанра «Фольксваген-Гольф GTI» мощностью 211 л.с. и его 235-сильная юбилейная версия, приуроченная к 35-летию первого немецкого хот-хэтча. Близкий родственник «Сирокко» тоже выдает 211 «лошадок». У «Шкоды-Октавия RS» чуть меньше, «всего» 200 л.с.,– это самый слабый автомобиль в октете. Мощнее и «СЕАТ-Леон FR» – опять 211 л.с., и 240-сильная «Купра», а у полноприводного «Фольксвагена-Гольф R» с того же объема сняли 256 л.с.! И быть бы ему заводилой, но мы нашли другой хедлайнер – «Ауди-RS3». Разумеется, «кваттро». Восемь машин, вдвое больше замеров – успеть бы до темноты...

Стоп. А почему тестовых сессий так много? Все просто: прежде всего мы решили оценить хэтчи на штатной резине, предусмотренной заводом-изготовителем. Ведь каждый «стоковый» автомобиль – сбалансированный результат труда многих и многих специалистов, которые при доводке рекомендуют определенный вид шин. А потом установили единый мерный комплект. Покрышки «Федерал» модели 595R-SR (размерность 225/45R17) относятся к серии «Экстрим Перфоманс»: они более цепкие, чем обычные дорожные шины, и лишь немного недотягивают до псевдосликов. Но всего замеров мы сделали не шестнадцать, а пятнадцать: на «Ауди» с его гигантскими тормозами 17-дюймовые колеса не налезли.

«Эталонную» резину смонтировали на оригинальные кованые диски GTI W12650, изготовленные по спецзаказу GTI-клуба,– эти колеса массой менее 8 кг в классическом стиле «джи-ти-ай» прекрасно подошли для наших целей. И пока очередной хот-хэтч наматывал зачетные круги, ребята из любительской гоночной серии RHHCC (Russian Hot Hatch Club Championship) отрабатывали тактику пит-стопов, меняя на следующей машине колеса. Без их помощи наш тест вообще не состоялся бы: пять машин из восьми – частные. В России, похоже, прижилась философия горячих хэтчбеков: люди ездят на этих машинах каждый день и десять раз в сезон встречаются на профессиональных трассах. Вот уже три года серия собирает сотни любителей быстрой езды,– неудивительно, что найти подходящие машины мы смогли именно у завсегдатаев трек-дней.

ВРЕМЯ КРУГА*

1,52.4

*На шинах «Федерал 595R-SR».

Версия «Эдишн 35» отличается от обычного GTI декором панели и дверей, накладками на пороги, красной строчкой на ремнях безопасности.

Обивка из микрофибры – отличительная особенность оригинальных сидений, равно как и логотип *35* на их спинках. Нареканий к посадке нет.

Заветной кнопкой систему стабилизации на «Эдишн 35» (в отличие от обычного GTI) можно отключить.



«Фольксваген-Гольф GTI Эдишн 35»

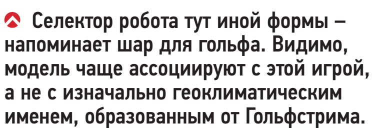
Примечательно, что в юбилейной версии «Фольксваген» отдал предпочтение старому мотору EA113: его характер чуть живее, но главное – возможностей программной форсировки гораздо больше. Выбрав эту машину, покупатель сможет легко повысить отдачу сил на пятьдесят! Звук мотора громче, но навязчивее: на высоких оборотах он скорее надоедает, чем будоражит.

Но и со своими 235 л.с. «исполнение 35» отыгрывает у простого GTI больше секунды, отчасти благодаря перенастроенной подвеске. Шестиступенчатый робот с двумя сцеплениями тут такой же, а вот электронику можно отключить полностью – редкость для современных горячих хэтчбеков концерна.

На обоих «гольфах» озадачил тормозной привод: выбрав свободный ход, педаль словно упирается, а затем проваливается в пол, пробуждая антиблокировочную систему.







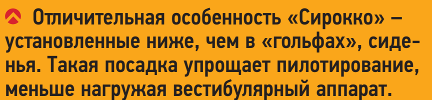
Селектор робота тут иной формы – напоминает шар для гольфа. Видимо, модель чаще ассоциируют с этой игрой, а не с изначально геоклиматическим именем, образованным от Гольфстрима.

Спортивный подход, присущий «юбилейному изданию», чувствуется в здоровом минимализме: проще графика трип-компьютера, нет датчиков света и дождя, зеркало без автозатемнения.

Это классические диски, по которым проще всего опознать мощные «гольфы». Дизайн повторен в кованых колесах GTI W12 650, сделанных на заказ,– их масса всего 7,9 кг!







Отличительная особенность «Сирокко» – установленные ниже, чем в «гольфах», сиденья. Такая посадка упрощает пилотирование, меньше нагружая вестибулярный аппарат.



ВРЕМЯ КРУГА*

1,54.9

***На шинах «Федерал 595R-SR».**

Расположение фиксатора на лобной части селектора – не самое удачное решение. Сам 6-ступенчатый агрегат работает так же, как на остальных машинах: быстро скачет вверх, осторожничает в ручном режиме.

Комбинация приборов аналогична той, что у «Гольфа GTI»,– с разметкой до 280 км/ч и красной зоной тахометра от 6000 об/мин. Но колодцев вокруг шкал нет.



2 «Фольксваген-Сирокко»

Кованые, а не штампованные рычаги передней подвески, алюминиевые опоры подшипников вместо стальных… «Сирокко» отличается от «Гольфа» лишь деталями. Но поведение менее спортивное: в салоне тише, реакции мягче. Поворачиваемость более нейтральная, чем у GTI,– а вот привод тормозов такой же странный. Однако, несмотря на вышесказанное, «Сирокко» воспринимается как боец – за это спасибо более низкой посадке, иным креслам и спартанскому интерьеру. Парадокс: для дорог общего пользования он подходит в большей степени, чем «Гольф GTI»,– но если не смотреть на секундомер, то и по ощущениям на автодроме купе не хуже.

ВРЕМЯ КРУГА*
1,56.0
*На шинах «Федерал 595R-SR».

Еще один признак ставки на практичность, а не на драйв – комфортные сиденья с кармашками для мелочовки. Хот-хэтч на каждый день – это «Шкода».

Салон 200-сильной «Шкоды-Октавия RS» мало чем отличается от салонов менее мощных модификаций. Соответственно и практические качества не пали жертвой спортивности.

Своя изюминка в оформлении приборов есть и у «Шкоды» – это радиальная оцифровка шкал, которая не так удобна, как на моделях с горизонтальным шрифтом.





«Шкода-Октавия RS»

3

Самая медленная, но и наиболее покладистая машина. Баланс между динамикой, настройкой шасси и тормозов практически идеальный. Очень правильное поведение на кольце, нейтральная поворачиваемость, ожидаемые реакции... А если в зачет принять практичный кузов и огромный багажник, то «эрэска» становится безоговорочным лидером. Но с позиции драйва она далеко не первая: те же претензии к коробке с двумя сцеплениями DSG, бдительная электроника, которую невозможно усыпить, ровная характеристика мотора и гражданский звук выхлопа. И какие ни устанавливали шины, характер почти не менялся.

Единственный автомобиль в тесте, у которого руль не подрезан снизу,– при скоростном рулении это благо. Но неотключаемая электроника вряд ли допустит ситуацию, в которой оно потребуется.

Робот здесь шестиступенчатый, с двумя сцеплениями в масляной ванне. Передачи на разгоне переключаются мгновенно, на торможении помогать двигателем коробка не позволяет.

ВРЕМЯ КРУГА*

1,53.4

**На шинах «Федерал 595R-SR».*

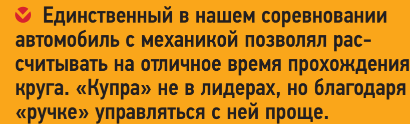
Анатомические сиденья с прорезью под подголовником намекают, что автомобиль можно оснастить многоточечными ремнями безопасности.



В салоне горячего «Леона Купра» по сравнению с «теплым» FR больше спортивных ноток – есть металлические накладки на педали и площадка для отдыха левой ноги.

При всей схожести интерьеров понять, в какой машине находишься, можно даже стоя на месте: название модификации отмечено между спицами руля.





Единственный в нашем соревновании автомобиль с механикой позволял рассчитывать на отличное время прохождения круга. «Купра» не в лидерах, но благодаря «ручке» управляться с ней проще.

«СЕАТ-Леон Купра»

4

«Купра» подкупает присутствием честной механической трансмиссии – единственная в октете машина с «ручкой»! И пусть время не рекордное, но кайфа на этом «Леоне» получаешь сполна. Тут и разгон воспринимается ярче, и торможение двигателем эффективнее.

Замедляться на этой «Купре» проще: «плавание» педали почти незаметно, а торможение интенсивнее благодаря большим, как у «Гольфа R», механизмам и колодкам «Феродо». Однако «испанцу», как и большинству других мощных машин с передним приводом, на выходе из поворота явно не хватает честного «самоблока». Его электронная имитация XDS почти не влияет на поведение автомобиля.



Штатные «Пирелли» 225/40R18 лучше шин той же модели, но на дюйм меньше. Большего размера тормозные механизмы с колодками «Феродо» не такие аморфные.



Даже в самом мощном, комфортном и хорошо оснащенном «Гольфе R» нет электроприводов водительского сиденья – это опция.

Рулем на «эрке» приходится работать много, но очень аккуратно: полноприводная трансмиссия настроена на безопасную, а не активную езду, так что заправить «Гольф R» в поворот непросто. И снова нюансы: выполненный из мягкого фактурного пластика интерьер «Фольксвагена-Гольф R» по ощущению качества обгоняет и «леоны», и даже на две трети более дорогой «Ауди-RS3»!

5 «Фольксваген-Гольф R»

Самый комфортный и, пожалуй, наименее азартный автомобиль – почти точная копия «Ауди-S3» (ЗР, 2009, № 12). Мощное и ровное ускорение, хорошая шумоизоляция, комфортные подвески – на нем приятнее всего атаковать поребрики. Выхлоп радует слух насыщенным и нераздражающим звуком.

Недостаток тот же, что у старого S3: полноприводная трансмиссия заточена под безопасную, а не активную езду. В каждом повороте молят о пощаде передние шины, которые пытается протолкнуть мимо виража подключенный «Халдексом» задок – что с системой стабилизации, что без нее. Удовольствия по сравнению с GTI на автодроме меньше ровно настолько, насколько выше универсальность «эрки» при круглогодичной эксплуатации. Тормоза на кольце такие же своеобразные, с внезапным падением усилия на педали. Возможно, не лучшего качества топливо стало причиной заминок турбомотора при переходе на высшие передачи. Кстати, легко меняемая программа управления (заявленная прибавка – до 308 л.с.) оживила машину и позволила проходить круг на 0,7 с быстрее.

Спидометр 256-сильного автомобиля, который с чип-тюнингом развивает свыше 300 л.с., размечен аж до 300 км/ч.

Робот DSG допускал заминки при переходе на высшие передачи,– скорее всего, это реакция силового агрегата на посредственное топливо.

Динамические возможности и полный привод – залог того, что в городе литеру *R* соседи по потоку будут наблюдать именно на корме самого мощного «Гольфа».

ВРЕМЯ КРУГА*
1,53.6
*На шинах «Федерал 595R-SR».

Как и на «Ауди-RS3», кожаные сиденья «Гольфа GTI» выглядят богато, но для активной езды предпочтительнее иная обивка.



В европейских версиях помимо кнопок парктроника и системы стабилизации у селектора коробки встречается клавиша режимов электронно-управляемого шасси. Но в Россию такие машины официально не поставляются.

Аббревиатура GTI, «гран туризмо инджекшн», стала именем нарицательным в классе хот-хэтчей.



Всё то же, всё там же: «Гольф GTI» радует выверенной эргономикой и добротными материалами.

Частный автомобиль пробежал без малого 30 000 км,– за это время шасси подустало, и машина воспринимается чуть менее собранной, чем юбилейная пятидверка на спортивной подвеске.



Педаль тормоза при интенсивном торможении внезапно проваливается, пробуждая ABS, но замедление при этом почти не страдает,– к самим механизмам претензий нет.

6 «Фольксваген-Гольф GTI»

Родоначальник жанра запомнился образцовыми переднеприводными реакциями. Едва заметный снос на входе в поворот, уверенный держак на дуге, приятный занос под сброс газа. Система стабилизации полностью не отключается, однако в рамках разумных скольжений ее услуги не назвать медвежьими. Характер 211-сильного мотора ровный, но ощущения драйва не дарит – как и будничный звук выхлопа, разбавленный ненавязчивыми всплесками при переключении передач. Коробка DSG мгновенно переключается вверх, но в ручном режиме не держит выбранную ступень и своенравно реагирует на команду понизить передачу.

ВРЕМЯ КРУГА*
1,55.1
*На шинах «Федерал 595R-SR».

Своим интерьером «Леон» заметно отличается от соплатформенных моделей. Необычная архитектура консоли с блоком климат-контроля наверху, пожалуй, даже удобнее.

Посадка практически безупречна, как во всех моделях концерна «Фольксваген». Но в быстрых режимах не хватает поддержки, а ведь смотрится кресло очень внушительно. Зато в городе не утомляет.

Оригинальная комбинация приборов с висящими стрелками – признак испанской марки. С рестайлингом в левом окне появилось стандартное фольксвагеновское табло маршрутного компьютера.



«СЕАТ-Леон FR»

7

Машина технически идентична «Гольфу GTI», но уступает ему в скорости. «Экстремальные» шины «Федерал» сгладили недостаточную поворачиваемость, которую FR демонстрировал на штатных, марки «Пирелли»,– однако прорыва не случилось. Автомобиль послушный, относительно комфортный, но не заводит: та же ровная характеристика мотора, быстрый робот, игнорирующий ручной режим, и неотключаемая система стабилизации. На таком приятнее ездить просто по улицам, чем на трек-днях,– хотя он годен и для любительских гонок. Но следует заправляться хорошим топливом: бензин с той же колонки, где кормили «Гольф R», привел к тем же провалам тяги на разгоне в пол. А при замедлении снова отмечена характерная особенность соплатформенных машин: стоит разгрузиться задним колесам, как тут же хрустит антиблокировочная система, а педаль проваливается.

Как же разительно отличается работа гражданской DSG от тех, что стоят на боевых «леонах»! Но и ее можно обучить гоночному алгоритму, сменив прошивку.

Колеса подойдут всем хот-хэтчам платформы, даже моделям с большими тормозными дисками, как на «Леоне Купра» или «Гольфе R». Лишь «Ауди-RS3» стоит особняком.

Кнопка ESP в СЕАТах живет на центральном туннеле. Увы, толку от нее чуть: степень заряженности не позволяет отключить электронику полностью.



Кожаные сиденья неплохи в ежедневной эксплуатации, но на «Смоленском кольце» показались слишком скользкими и широкими. Спортивные «ковши» – в списке опций, рекомендуем заказать.

Новый «Ауди-S3» уже видели на «Нюрбургринге», не за горами появление и свежего RS3... Но пока салон выдает возраст текущего поколения.

ВРЕМЯ КРУГА*

1,51.6

***На шинах «Континенталь-КонтиСпортКонтакт 5Р».**



Если загонять стрелку тахометра за отметку 7000, то салон наполнится будоражащим ревом и вибрациями турбо-«пятерки», а темп набора скорости, кажется, не упадет никогда.



Семиступенчатая коробка S tronic, позаимствованная у микроавтобуса «Транспортер», выдерживает до 370 л.с. и 600 Н·м. В ручном режиме агрегат честно держит выбранную передачу.

Кнопкой ESP можно выбрать спортивный режим системы стабилизации, соседняя, с буквой *S*, меняет звук выхлопа с просто приятного на возбуждающий.

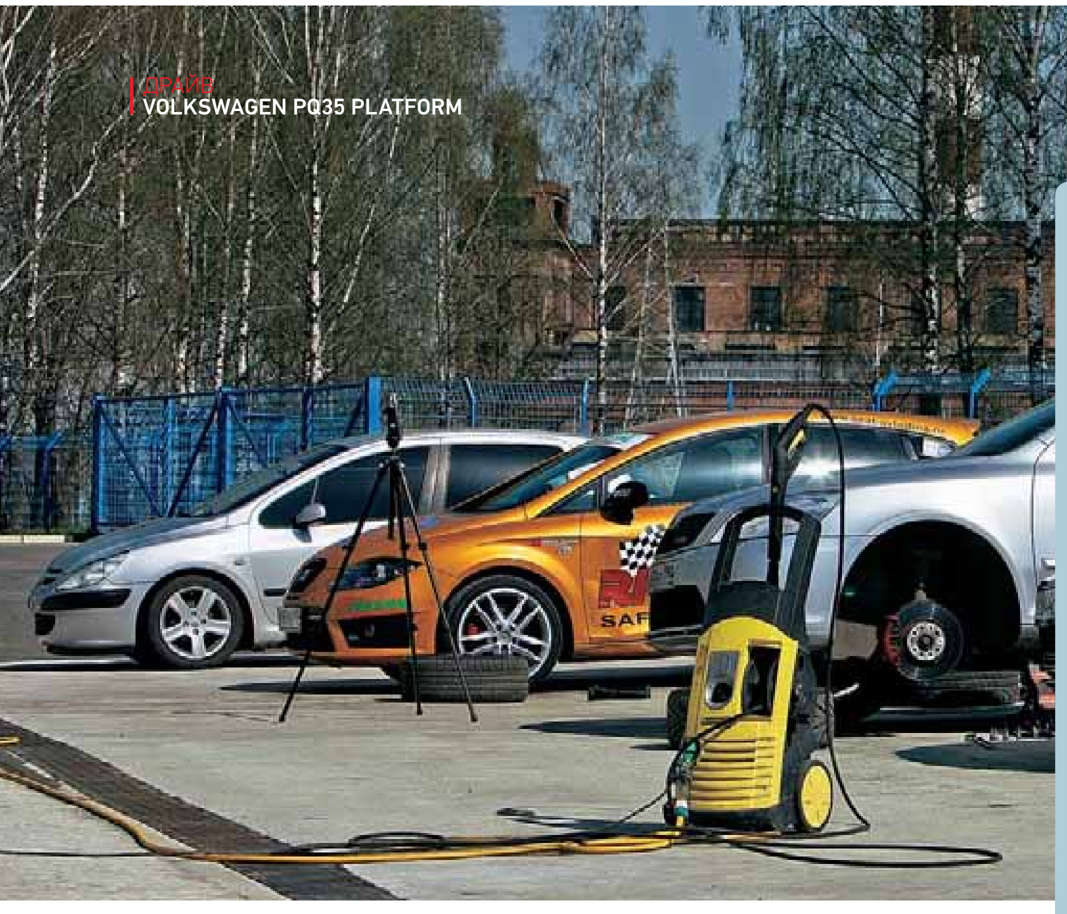


Великолепные тормоза с прозрачным приводом, потрясающей эффективностью и стойкостью к перегреву не влезли в «мерные» колеса. Но штатные шины 235/35R19 спереди и 225/35R19 сзади очень цепкие.

«Ауди-RS3»

8

Чумовой автомобиль: по сравнению с остальными – словно профессиональный футболист в дворовом матче. Разгон – песня: под бархатистый рев 5-цилиндрового мотора и живые вибрации пола и сидений губы сами расплываются в улыбке. Максималка на прямой перед поворотом «За рулем» выше на 8 км/ч, чем у ближайшего соперника! Тормоза принципиально иные: педаль по-гоночному каменная, замедление дозируется усилием, а не перемещением. Коробка честно держит передачу в «мануале», и порой мотор беснуется на отсечке; система стабилизации имеет «гоночный» режим либо отключается полностью. Подвеска жесткая, но энергоемкая. Под тягой «Ауди» норовит соскользнуть с траектории носом, но тут же вступает в действие полный привод: в отличие от «Гольфа R» эта машина послушно меняет траекторию под нажатие или сброс газа, скользя всеми четырьмя даже на сухом асфальте!



ПОЛЕ ДЛЯ ГОЛЬФА

Индекс платформы PQ35 расшифровывается так: «пассажирская, с поперечным мотором, 3-го класса, 5-го поколения». Концерн использует ее и в кроссоверах, и в вэнах, и в спорткупе,– но нас интересовали горячие хэтчбеки. Даже этот сегмент предлагает широкое поле для технического творчества.

На «Октавии RS», «Гольфе GTI», «Сирокко» и «Леоне FR» установлен один и тот же мотор EA888. Этот рядный 4-цилиндровый двигатель объемом 1984 см^3 с четырьмя клапанами на цилиндр оснащается турбокомпрессором «Борг-Уорнер K03». В зависимости от программы управления мощность изменяется в диапазоне 180–211 л.с.

Его предшественник EA113 при том же рабочем объеме, но большей степени сжатия может комплектоваться таким же нагнетателем или, как на тестовых машинах, следующей его моделью – K04. Вариантов форсировки больше: от 170 до 271 л.с. В тесте этим мотором оснащены «Леон Купра», «Гольф Эдишн 35» и «Гольф R». Причем последний еще и полноприводный – подключением задней оси заведует муфта «Халдекс».

Она же трудится в «Ауди-RS3», но мотор в ингольштадтской машине совсем другой – рядная «пятерка» объемом 2480 см^3 благодаря турбонаддуву с давлением 1,2 бар развивает 340 л.с.

Когда директор автодрома Олег Петриков, смахивая пот, протестировал половину автомобилей, его сменил другой мастер спорта – Александр Сотников. Он тоже сотрудник автодрома и на этой дорожке выкатывает стабильные результаты. Тест превратился в гонку со временем: в калейдоскопе эпизодов едва успевали записывать впечатления от очередной машины и проверять данные, которые фиксировал спутниковый измерительный прибор.

Почти все модели отличаются друг от друга лишь нюансами. Результаты замеров, особенности поведения машин и мнения гонщиков – во врезах и в подписях к фото. ЗР



РЕЗИНОВОЕ ВРЕМЯ

Сначала удивился, увидев на «гольфах GTI» и «Октавии RS» прогулочные шины «Бриджстоун-Туранца ER300» размерностью 225/45R17. Но оказалось, что они неплохи на гоночном асфальте: реакции правильные, уводы небольшие. Десяток кругов на жаре они продержались без заметной потери сцепления. Однако, сменив их на резину «Федерал 595R-SR», предоставленную компанией «Строганов и Ко.», сразу сбросил с круга 2,6 с!

Штатная резина «Пирелли» (модель P-Zero Rosso) той же размерности на «Леоне FR» разочаровала: скольжения начинаются рано, машина «вываливается» передней осью. Установка «эталонного» комплекта шин позволила отыграть почти 3 с.

Что любопытно, та же «Пирелли», но размерностью 225/40R18, которой комплектуется «Леон Купра», этого недостатка лишена: критичных сносов не отмечено. И, как под копирку, 2,6-секундное преимущество на покрышках «Федерал».

«Сирокко» тоже был обут в «Бриджстоун» – модель «Адреналин Потенца RE001». Теоретически шины должны быть лучше «Туранцы», но плохо отбалансированные колеса тестового автомобиля не позволили в полной мере насладиться их сцепными свойствами. Хотя в этом случае «Федерал» обеспечил меньший выигрыш – с круга 1,7 с.

Шины «Данлоп» (модель SP Sport Maxx GT) размерностью 225/40R18, в которые был обут «Гольф R», потерялись на фоне особенностей самого автомобиля. Но это не значит, что они плохи,– наоборот, выступили ровно, нареканий не было. А на своеобразный характер «эрки» не повлиять даже цепким «федералам» – с ними удалось отыграть лишь 1,3 с.



ОТ ВИНТА!

Зачем автомобилю пропеллер? Ответ может быть разным. Кто-то ставит его, чтобы двигаться, а кто-то ради зарядки аккумулятора. **Алексей Воробьев-Обухов** нашел настоящую экзотику – винтомобили.



Пропеллер китайского изобретателя по имени Танг Зенгпинг служит вовсе не для движения его электромобиля. Более того, раскручиваясь встречным потоком воздуха, он его здорово тормозит! Но при этом крутит генератор и подзаряжает тяговую батарею. Г-н Танг скромно разъясняет: «Несмотря на винт, мне все равно приходится заряжать батареи от розетки. А пропеллер помогает лишь немного сэкономить на электричестве». Но и это слишком хорошо для правды: на самом деле те ватт-часы, которые генерирует воздушный винт, он сначала отбирает у тяговой батареи, тормозя электромобиль и мешая ему разогнаться выше 140 км/ч.



Воздух как среда, от которой можно отталкиваться, хорош там, где нет надежного сцепления с дорогой. Например, на льду или при использовании принципа воздушной подушки. Поэтому аэросани оказались куда более живучими, чем аэромобили. И появились даже раньше – в 1903 году, причем в России! Они, даром что без колес, могут взобраться на любую обледенелую гору – хватило бы тяги двигателя. Финские аэросани «Айсбер» («Белый медведь») во время экспедиции 1930 года без проблем преодолевали замерзшие озера. При длине 6 м в них было всего два места, а мотор развивал 112 л.с. Исходивший от винта шум и прожорливость двигателя тоже не отнесешь к преимуществам.



«Татру-V855» чехи изготовили по заказу вермахта в 1942 году. Машина получилась оригинальная: сзади помимо пропеллера у нее был опускающийся колесный привод с грунтозацепами – для скрытного бесшумного передвижения. Война как-никак.

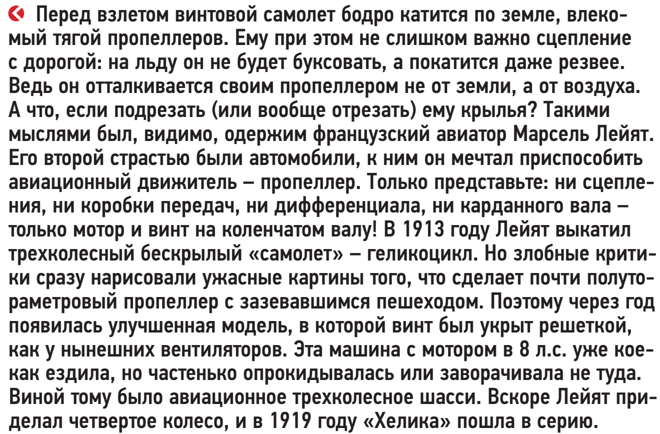




Превратить аэросани в амфибию – пара пустяков. Ведь здесь нет нужды герметизировать колесный привод, как в случае автомобиля. Это и сделали в наши дни на саратовском ООО «Торэкс». А мы нашли этот аппарат в Котласе.

Примерно так выглядели типичные аэросани в 30-е годы прошлого века.





Перед взлетом винтовой самолет бодро катится по земле, влекомый тягой пропеллеров. Ему при этом не слишком важно сцепление с дорогой: на льду он не будет буксовать, а покатится даже резвее. Ведь он отталкивается своим пропеллером не от земли, а от воздуха. А что, если подрезать (или вообще отрезать) ему крылья? Такими мыслями был, видимо, одержим французский авиатор Марсель Лейят. Его второй страстью были автомобили, к ним он мечтал приспособить авиационный движитель – пропеллер. Только представьте: ни сцепления, ни коробки передач, ни дифференциала, ни карданного вала – только мотор и винт на коленчатом валу! В 1913 году Лейят выкатил трехколесный бескрылый «самолет» – геликоцикл. Но злобные критики сразу нарисовали ужасные картины того, что сделает почти полутораметровый пропеллер с зазевавшимся пешеходом. Поэтому через год появилась улучшенная модель, в которой винт был укрыт решеткой, как у нынешних вентиляторов. Эта машина с мотором в 8 л.с. уже кое-как ездила, но частенько опрокидывалась или заворачивала не туда. Виной тому было авиационное трехколесное шасси. Вскоре Лейят приделал четвертое колесо, и в 1919 году «Хелика» пошла в серию.

Выпускали «Хелику» как с открытым кузовом, так и с закрытым. Последний пользовался бóльшим спросом, ведь в родстере приходилось защищаться не только от встречного ветра, но и от потока, создаваемого пропеллером. Он разгонял «Хелику» до 80 км/ч. Впоследствии максималку удалось повысить аж до 171 км/ч. Будь у «Хелики» крылья, она точно взлетела бы! А так – дело ограничилось тремя десятками построенных машин. Последняя сошла со стапелей в 1925 году. Марсель Лейят намного пережил свое детище: он конструировал самолеты вплоть до Второй мировой войны, а умер в 1986 году в возрасте 101 года.



Управлять «Хеликой» было несложно: педалей всего две – газ да тормоз. Хорошо виден тросовый рулевой привод, идущий к задним колесам. А установленные на передних колесах тормоза натягивались велосипедными цепями!





«Хелика» не осталась единственной попыткой скрестить самолет с автомобилем. В 1932 году опять же во Франции появился похожий аэромобиль с созвучным именем «Хеликрон». Выглядел он куда более современно, но общая схема та же: винт спереди, управляемые колеса сзади. Баловался установкой своих авиадвигателей на колеса и знаменитый «Бентли», только у его машин пропеллер стоял сзади. Все эти затеи кончились еще до войны.

ВТОРОЙ ЭТАЖ ОЛИМПИАДЫ

Города-хозяева Олимпиады всегда прихорашиваются к Играм, возводят уникальные спортивные сооружения, а вот в Лондоне к летним Играм приготовили еще и новый двухэтажный автобус. В нем прокатился (виртуально) Алексей Воробьев-Обухов.

Лондонский «АЭК Рутмастер» 1956 года (а вообще двухэтажные автобусы тут бегают с 1911-го!) стал настоящей визитной карточкой столицы Туманного Альбиона. Эти машины держали в эксплуатации до последнего, модернизируя по мере сил и возможностей. Но в 2005 году их все же пришлось отправить в отставку, уступив жестким требованиям к экологии, особенно в центре Лондона. Стали больше думать и об инвалидах (им нужен особо низкопольный кузов), и о сокращении штатов (в даблдекерах помимо водителя работал еще и кондуктор).

ВСЕНАРОДНЫЙ ПРОЕКТ

Разработка нового автобуса стартовала в 2007 году. Будущий мэр Лондона Борис Джонсон в ходе предвыборной кампании обещал возродить черты легендарного «Рутмастера» и тем самым не только набрал очки у электората, но и увековечил свое имя: представленный в 2011 году компанией «Райтбас» образец окрестили в народе «борисмастером» или просто «борисбусом». Надо сказать, что

Лондон, 1890 год, Трафальгарский сквер. Пожалуйте в двухэтажный омнибус, джентльмены!

Традиции на удивление живучи. Впрочем, такой двигатель и сегодня даст фору дизелю по части экологичности.



конкурс был нешуточным: всего поступило 700 предложений. А за контракт на поставку автобусов бились шесть компаний: местные фирмы «Деннис», «Райтбас», «Оптэр» и пришедшие с континента «Эвобус», «Скания», «Хиспано». Овчинка стоила выделки: речь шла о постройке 600 машин за три года.

Конкурс выиграл «Райтбас». Первый прототип представил в мае 2011 года, конечно же, мэр города, притом не просто в ходе формальной презентации, а на ходу, сидя за рулем! Уже в феврале 2012 года первый экземпляр вышел на 38-й городской маршрут.

А ЧТО ВНУТРИ?

Внутри у «борисбуса» 88 мест, из которых 22 – сиденья на первом этаже, 40 – на втором, одно – для инвалидной коляски и еще 25 пассажиров могут постоять. Все они разместились в кузове длиной 11,23 и шириной 2,52 м. Нельзя в данном случае умолчать о высоте: она равна 4,39 м, что позволяет впритык проходить под стандартными путепроводами, налагающими ограничение в 4,5 м. Весит автобус 11,8 т, он снабжен тремя дверями по левому борту (помним, по какой стороне англичане ездят!). Любопытно, что заднюю стеклянную дверь можно держать постоянно открытой, чтобы вскочить или выпрыгнуть из автобуса на малой скорости. Это сделано специально в память о «Рутмастере», где открытая площадка сзади служила именно для быстрой посадки и высадки. Средняя дверь снабжена рампой для инвалидов. Кроме того, пневмоподвеска на шести подушках позволяет машине «присесть» на 70 мм. Лестниц, ведущих на второй этаж, две: сзади, а также между передней и последней дверями.

Наверное, это все, что интересно с точки зрения пассажира. Но читатель «За рулем» не просто пассажир. Поэтому расскажем о том, что скрыто под изящным красным кузовом.

Итак, мы имеем дело... с полноприводным городским автобусом. Причем если передние колеса крутит 4,5-литровый 252-сильный дизель «Камминс», то задние – электромотор.

Энергия для него накапливается в литиево-ионных батареях, а в них она попадает либо от генератора, либо от солнечных батарей, уложенных на крыше. Конкретным распределением энергетических потоков в зависимости от режима движения занимается бортовой компьютер. Ему виднее, сколько киловаттов откуда взять в каждый данный момент.

Выхлоп удовлетворяет нормам Евро-4, а выброс зловредного CO_2 (говорят, лондонцы считают его одной из причин частых туманов) не превышает 640 г/км. Для сравнения: типичный дизельный автобус выбрасывает почти вдвое больше!

Очевидно, проблема экологии важна не только для олимпийских столиц. Но все-таки, чем ответим Лондону в Сочи – гибридным «ё-такси»? **ЗР**





Легендарный «Рутмастер» пост сдал.



Дизайн новинки вызвал острую полемику в прессе и лондонском обществе...

...но все согласились, что Лондон должен иметь свой, совершенно оригинальный автобус.

С задней площадки «борисбуса» можно выскакивать на ходу, на малой скорости.

В остальное время она закрыта двухсекционной сдвижной дверью.





Я ЧИЩУ ЗУБЫ ТИГРАМ

Что можно сделать на Суматре за месяц? Потрястись по горным дорогам, наплаваться в теплом океане, попариться в струях гейзеров, заглянуть в дымный кратер, отведать мяса летучих собак и водяных змей…. Именно так и поступила **Надежда Максимова**. Фото автора.



Террасы с рисовыми полями в Лаут-Таваре.

Три часа на пароме из Малайзии через Малаккский пролив – и мы на Суматре, в городе Думай. Дома без заборов, двери распахнуты. Сразу повеяло дружелюбием и открытостью, и первое впечатление впоследствии только подтверждалось. А еще здесь дождливо, льет несколько раз в день.

В маршрутке нам попался англоговорящий парень, который препроводил нас к мистеру Мучсину. Это местная знаменитость: он создал для детей округи английские курсы.

Стоя под навесом, мы видим, как съезжаются на урок старшие ученики Мучсина. Все на мотоциклах, включая девиц в хиджабах. Индонезия – очень мотоциклетная страна, как, собственно, и вся Юго-Восточная Азия. Похоже, что первое крупное приобретение любого индонезийца – именно байк. Здесь гоняют даже 10-летние пацаны. Попутно замечу, что мусульманские женщины хоть и думать не смеют о джинсах и мини-юбках, но байк освоили прочно и уверенно: нахлобучивают шлем поверх хиджаба и неожиданно ловко усаживаются верхом в своих долгополых платьях…

На третий день ученики мистера Мучсина довезли нас до выезда из Думая. Затем повезло с попуткой: промчались километров триста до города Рантау-Прапат. Поток серьезный, а ширина асфальта – ровно на две легковушки. Разъезжались чудом, но наш водитель даже не собирался сбрасывать ниже сотни. Индонезийцы в основном субтильны, и всё в этой стране им соразмерно. Маршрутки тесные, с низкими крышами


Местные Сандуны – гейзерная баня в районе Чи-Солок.


Моторикши на Суматре повсюду.

и маленькими сиденьями, дороги узкие. Железные дороги – узкоколейные однопутки, видавшие виды миниатюрные вагончики вплотную уставлены сиденьями детского размера...

Пока мы дожидались поезда, явился начальник вокзала с большой тарелкой риса. Мучсин снабдил нас полезной бумагой, где было указано, что мы белые и пушистые и осуществляем великую миссию знакомства с народами, природой и культурой Суматры (что было чистой правдой). Начальник, вдохновленный текстом, предложил... ехать бесплатно!

Широко раскинувшийся полуторамиллионный Медан – крупнейший город Суматры и северные ворота страны. Дальше едем в грузовом вагоне – оттуда удобнее обозревать и фотографировать окрестности. Три четверти пассажиров – дети! В Индонезии детей много, всегда и везде. С удовольствием позируют, но денег не клянчат.

Мы в Банда-Ачехе, большом порту на севере Суматры. Двое парней из компании «Паданг Цемент» прямо с трассы привезли нас в офис, где можно спать в прохладной комнате, готовить на плите и мыться в манди – местном душе из ковшичка. Наутро мы обменяли в банке по сотне зеленых и стали миллионерами: курс индонезийской рупии к доллару – около 10 000.

Прибрежная трасса соединяет в себе все мыслимые дорожные трудности: крутизну поворотов на многочисленных серпантинах, узость, каменистость, крутые подъемы и спуски, битый асфальт, лужи в рытвинах. Но местные водители охотно возили нас из конца в конец в кузовах пикапов и грузовичков. Еще одна особенность этого «хайвея» – многочисленные агрессивные обезьяны: дымчатые, пушистые, мордастые, более крупные, чем тайские макаки-лапундеры, да еще с белыми, будто седыми, усами. Они хрюкают и свиристят, несутся вслед за машинами, телегами и пешими путниками по деревьям, а те, что тусуются прямо у трассы, делают стойку «на старт». Когда мы пешком шли на нулевой километр, то распугивали их свистком.

К закату мы своим ходом достигли безлюдного монумента на обрывистом берегу, постояли на бронзовом диске с рельефным нулем. Нулевой километр во многих странах мира – особый знак в центре столицы, символизирующий


Свадьба в племени минангкабау.

Дороги в провинциях Суматры довольно узкие, но это не мешает сушить на них рис!

Кокосовая мякоть. Угадайте – для чего нужно это сырье? Для местного самогона!









Рыбная ферма на озере Маниндлжау.

Пробка, образовавшаяся из-за камнепада. Здесь мини-землетрясения – обычное явление.

начальную точку отсчета расстояний. Здесь же, на Пулау-Ве, – это географическое начало большой страны Индонезии, раскинувшейся на тысячах островов. Переночевали в палатке прямо на монументе, а на другой день посетили бухту Гапанг, где я вытащила со дна морского звезду (потом положила обратно).

Индонезия полна чудес. Северо-запад Суматры богат кратерными озерами, центр острова и западная прибрежная линия – это цепь хребтов с множеством вулканов, действующих, уснувших и окончательно потухших. Земли здесь плодородные, и по пути можно увидеть «колониальные товары» на месте их произрастания. Плантации риса, кофе, какао, чая, табака, корицы, имбиря, масличной пальмы, гевеи (каучуконос), выплескиваясь из долин, карабкаются по предгорьям, по ступенькам террас. Всюду снуют грузовички с кузовами, заполненными урожаем.

За очередным мысом показывается поселок Раве. Мотоциклист с коляской, только что сгрузивший в городе мешки, набитые кофейными зернами, привез нас в гости. В доме семеро детей, тесно. Поблагодарив хозяина, идем ставить палатку на пляже. Когда было уже темно и вышла луна со звездами, пришли три пары – парни с девушками. Не обращая внимания на палатку, они уселись на берегу и принялись петь. Попели-попели и удалились. И хоть бы пива выпили – ничего подобного! Наутро плаваем в озере и смотрим, как рыбаки в узких лодках-долбленках отчаливают от берега. У прибрежных жителей начинается новый трудовой день, а мы едем вглубь острова.

В русской сказке за таким грузовиком побежала бы хитрая лиса. Потому что он везет рыбу!



Поздним вечером прибыли в городок Амбарита – с водителем, который оказался учителем английского языка. Он привез нас в свою школу на экскурсию и ночевку. Сторож оказался не только сговорчивым, но и гостеприимным – организовал ужин на школьной кухне, а утром проводил нас в местный музей. Выстроенные в ряды каменные истуканы со зверскими физиономиями, вытесанные из валунов столы, троны и стулья времен мегалита. Каннибализм бытовал тут до XX века. На каменных столах устраивались зловещие трапезы: старейшины и судьи приговаривали провинившихся к смерти, их тут же убивали и съедали...

После впечатлений такого рода нам срочно понадобился сеанс релаксации. Для этого выбрали местечко Тук-Тук на одноименном полуострове. Обрести дешевое жилье не составило труда. Отель почти пуст, поскольку не сезон. Нам показали премиленькую комнату всего за 20 рибу (это 2 доллара) с санузлом, лоджией, выходящей на озеро, а также кухней. В первый день зашли перекусить в одну харчевню, но, пока хозяйка готовила еду, налетевший ураган вынес полстены заведения. Буйство природы продолжалось с полчаса. Потом выглянуло солнце – и непогода сменилась безмятежной ясностью так же внезапно, как началась.

В Индонезии многие вещи – особого фасона. Например, лодки делают с высоко задранными концами, так что линия борта представляет собой почти правильный полукруг. Но и дома здесь похожи на такие





Эти джунгли непроходимые. А полотно железной дороги буквально висит над оврагами.

Надпись гласит: «Осторожно! Жертв уже слишком много!».

лодки. И традиционные головные уборы местных женщин той же формы: так и ходят с кораблем на голове! Вот что значит островная страна, всегда готовая плыть! На севере Суматры, где живет народность батака, много домов с крышами-лодками. Говорят, здесь в каждой провинции особенный тип жилых построек, но батакские дома известны всем своими грациозными, летящими силуэтами.

Напоследок о местных шутках. Например, на вопрос «Где ты работаешь?» отвечают так: «Я чищу зубы тиграм»... Продолжим изучение местного фольклора на островах, которых в Индонезии, как известно, тысячи. **ЗР**

ВЕСНА ПАНИ «ОКТАВИИ»

Полвека назад многое было по-другому, но солнце светило так же, да и голубая «Шкода» с той своей первой весны почти не изменилась. Впечатлениями от нее делится **Сергей Канунников**. Фото **Сергея Шерстенникова**.



Ну что, запыхалась немного? Да, 100 км/ч для такого мотора, а главное, в таком возрасте – скорость серьезная. Но ведь мы опаздывали, да и твой хозяин Мирослав подбадривал: мол, можно еще быстрее! Запас по педали газа, действительно, не был исчерпан, но машину все-таки жалко – не молоденькая ведь, хотя и выглядит прекрасно.

ЛИЦОМ К НАРОДУ

Трудно поверить, но с 1949-го по 1955-й в Чехословакии автомобили частникам практически не продавали. Машину удавалось получить лишь за большие заслуги перед государством и партией. В 1952 году таких граждан набралось всего пятьдесят три! Причем половине из них достались иномарки. Ну а подавляющее большинство машин, произведенных в стране (в том числе на заводе «Шкода» в Млада-Болеславе), попадали в государственные и партийные учреждения.

Послабление пришло в 1955-м. Из СССР задул теплый ветерок перемен, да и Чехословакии требовались нормальные товарно-денежные отношения. Первым народным автомобилем послевоенной эпохи стала «Шкода-440


AEN 00-81

Спартак» (это имя не прижилось и просуществовало недолго): симпатичный двухдверный седан с 40-сильным мотором. Автомобиль стоил 27 900 крон при средней зарплате в 1300. В 1959-м дебютировала «Шкода-Октавия», наследница 440-й модели.

Изменились элементы отделки (впрочем, их и так меняли регулярно), но главное – вместо архаичных поперечных рессор в подвесках появились пружины. К слову, народные автомобили с полностью независимыми подвесками фирма «Шкода» строила еще до Второй мировой.

ПРО МИР И ДРУЖБУ

Самый близкий к «Октавии» наш автомобиль – «Москвич-407». Их объединяют тесноватая посадка, близко стоящие педали: нажимая на газ, с непривычки временами задевал тормоз.

Впрочем, испытывая «Шкоду» в СССР (советских граждан иномарками не баловали, – машины покупали в качестве аналогов, в основном для МЗМА), наши инженеры отмечали: по части разгона, тормозов да и экономичности чехословацкий автомобиль превосходит советский. Но «Шкода» была двухдверной и сзади еще более тесной.

Эта чешская «пани» – в версии «Супер», с 1,2-литровым мотором; в 1962-м он развивал 47 л.с. (сначала было 45). Главное – привыкнуть к алгоритму переключения передач: первая – от себя, вперед, задняя – на себя, назад. Синхронизаторы – на всех ступенях, кроме первой (она требует особо аккуратного обращения и, желательно, полной остановки), для второй половины 1950-х это норма.

С «москвичами» «шкоды» встречались не только на городских улицах и в ходе сравнительных испытаний, но и на гоночных трассах. Еще один признак потепления в мире социализма – ралли «За мир и дружбу», дебютировавшее в 1960-м: некий аналог мирового первенства, только, как правило, с участием пилотов лишь из стран СЭВ. Многодневку (первое ралли стартовало в Праге, а финишировало в Москве) первые два года безоговорочно выигрывали спортсмены ЧССР. Кстати, эта аббревиатура (если кто забыл – Чехословацкая Социалистическая Республика) появилась в том же году, после принятия новой конституции.



Конституция, волна реабилитаций, в 1962-м тело бывшего лидера Готвальда вынесли из местного мавзолея... Симпатичная «Шкода-Октавия» воспринималась одним из символов улучшающегося настоящего и светлого будущего.

ОТ ВЕСНЫ ДО ВЕСНЫ

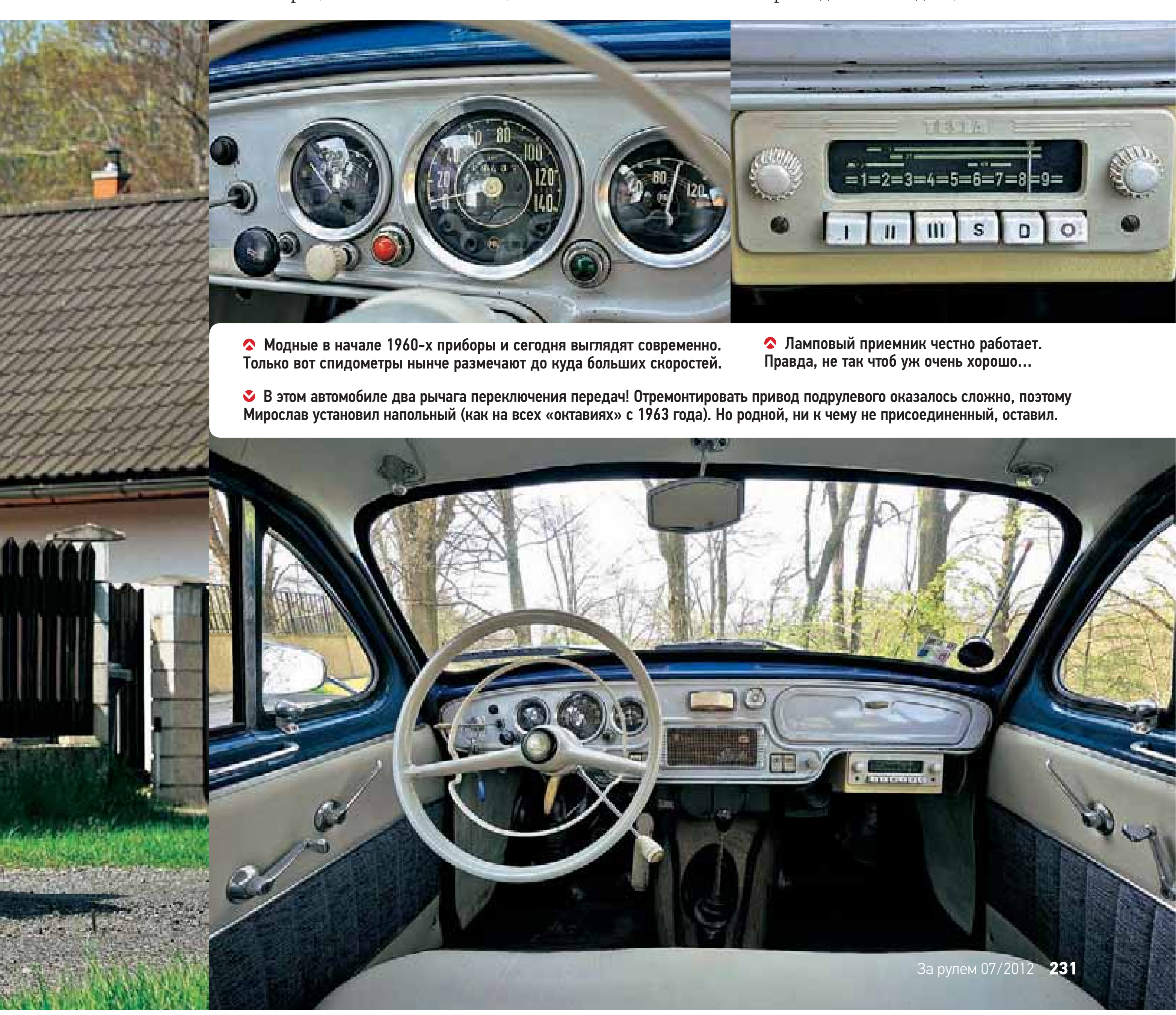
Завод в Млада-Болеславе получал немало валюты от неплохого экспорта. «Октавии» расходились по всему миру – от Эквадора и Японии до Канарских островов и США. Но основными рынками сбыта были европейские. Причем не только восточные. В 1961-м в ГДР продали 3963 машины, в Финляндии – 4061, в ФРГ, чьи граждане знали толк в автомобилях, – 1624. Немало! Правда, стоила там стандартная 40-сильная версия очень немного – 3995 марок, всего на 200 марок дороже самого дешевого «Жука». А «Опель-Олимпия» и «Форд-Таунус 12 М», более престижные аналоги, обходились соответственно в *5785* и *5555* западногерманских марок.

Через 50 лет, когда по дорогам мира катаются совсем другие «октавии», мы колесим на той, первой, по залитым весенним солнцам холмистым дорожкам близ города Либереца, неподалеку от Млада-Болеслава. Ищем подходящие места для фотосъемки. Это не очень сложно, поскольку внешне здесь все изменилось не сильно: луга не заняли помпезные новомодные замки нуворишей, а городки не оккупировали безвкусные дворцы чиновников.

Увлекшись, мы забыли о времени. На обратном пути слегка пришпорили «Октавию», мобилизовав ее и свои возможности. Не ралли, конечно, но мотору, коробке передач, тормозам и узеньким шинам пришлось потрудиться.

Двигатель не очень любит большие обороты. На затяжных крутых подъемах, где требуется включать вторую, и на дальнице (автострада по-чешски), где держали 100 км/ч, стрелка указателя температуры воды хоть и не критично, но неумолимо шла вправо. Склонен к перегреву и бензонасос, неудачно расположенный между горячим радиатором и не менее теплым двигателем. Комфортная скорость «Октавии» – 80–90 км/ч.

А вот тормоза понравились. Конечно, в отсутствие гидровакуумного и тем паче вакуумного помощника усилие для интенсивного замедления надо прикладывать солидное, но машина



Модные в начале 1960-х приборы и сегодня выглядят современно. Только вот спидометры нынче размечают до куда больших скоростей.

Ламповый приемник честно работает. Правда, не так чтоб уж очень хорошо…

В этом автомобиле два рычага переключения передач! Отремонтировать привод подрулевого оказалось сложно, поэтому Мирослав установил напольный (как на всех «октавиях» с 1963 года). Но родной, ни к чему не присоединенный, оставил.



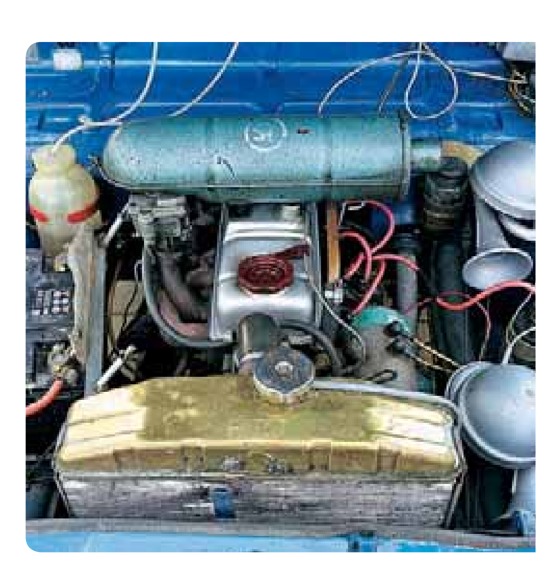
Именно так крепили антенну на машинах с заказными радиоприемниками.

при этом не рыскает, не заставляет отлавливать себя рулем.

Работы светлой баранкой и без того достаточно. Хочешь пройти крутой узкий поворот побыстрее – изволь заранее выбрать люфт, быстро повернуть руль куда надо и, как только капот туда направился, вращать его обратно. Немного писка высоких шин, и «Октавия» вновь старательно ускоряется. А на дальнице, где разрешены 130 км/ч, наша «пани» даже обогнала пару грузовиков. Как в молодости!

Ну вот, все фото сделаны, двигатель поостыл – пора прощаться. Жаль! Мне кажется, она готова ехать хоть до Москвы. Ведь и весна нынче совсем такая же, как полвека назад... ЗР

Редакция благодарит Мирослава Черного и компанию «Шкода» за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.



Моторчик объемом 1,2 л (верхние клапаны, нижний распредвал) в начале 1960-х развивал уже 47 сил.

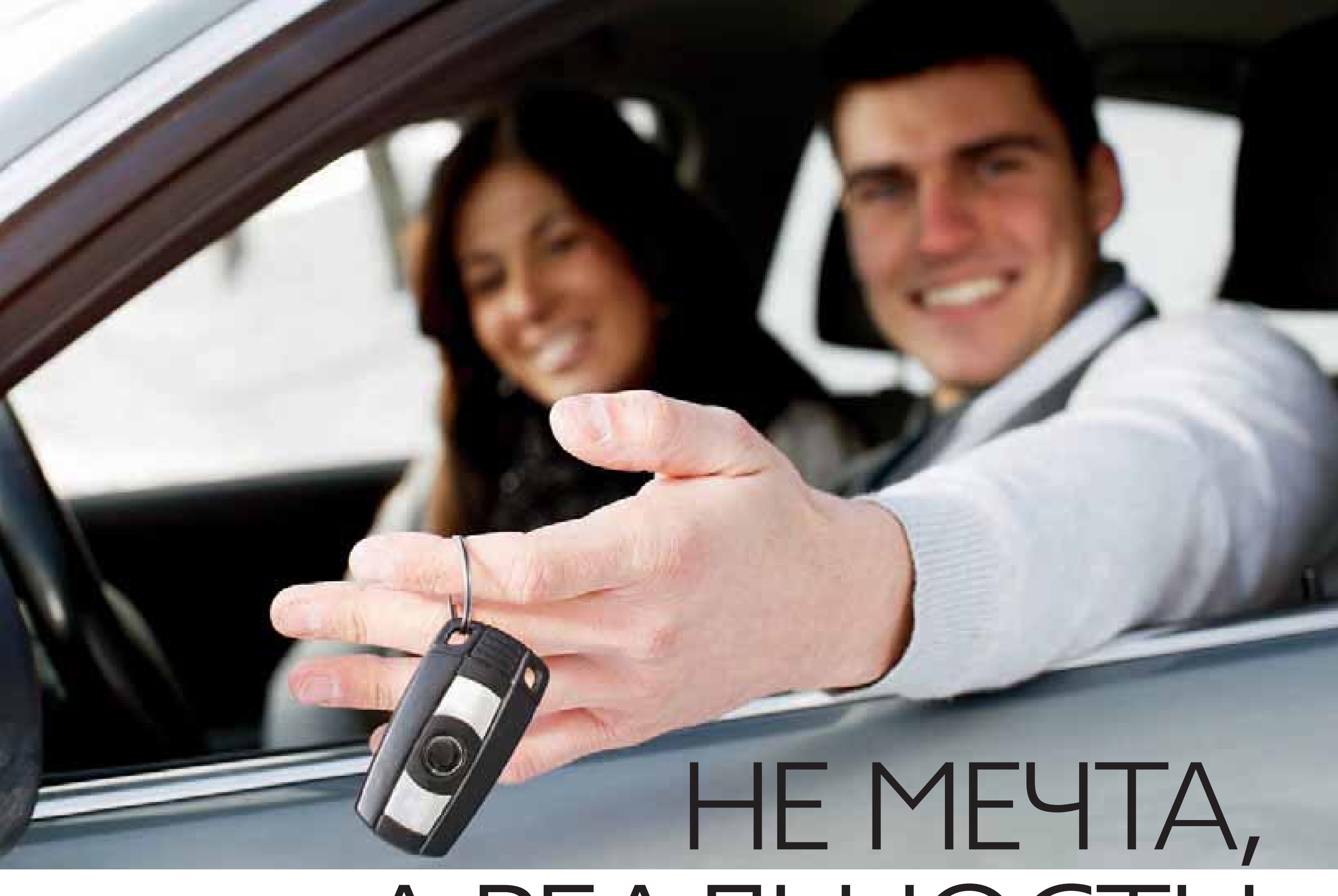
ГАММА ПЕРВОЙ ОКТАВЫ

«Шкоду-Октавия» (заводское обозначение – «Тип 985») выпускали с 1959 года. На автомобиль с хребтовой рамой и независимыми подвесками ставили 1,1-литровый мотор мощностью 40 л.с. (с 1961-го – 42 л.с.). На версии «Октавия Супер» применяли двигатель объемом 1,2 л, развивавший 45, затем – 47 л.с. Паспортная максимальная скорость такой машины – 118 км/ч. С 1960 года понемногу строили также «Октавию TS» (расшифровка аббревиатуры – «туринг спорт») с увеличенной степенью сжатия и двумя карбюраторами. Моторы 1,1 и 1,2 л развивали 50 и 55 л.с. соответственно.

В линейке были также универсал «Комби» и родстер «Фелиция». Первый делал филиал во Врхлаби, второй – в Квасинах. До 1964-го, когда на конвейер встала совершенно новая заднемоторная модель 1000 MB, выпустили 229 531 экземпляр, из них в версии «Супер» – 79 489, TS – 2273. Универсалов до 1971-го произвели 54 086 штук.

Пепельница над динамиком и термометр на магните примерно из тех же времен, что и автомобиль.

Для задних пассажиров есть даже подлокотники. Но простора немного.



НЕ МЕЧТА, А РЕАЛЬНОСТЬ!

АВТОМОБИЛИ МИРОВЫХ МАРОК ИЗ АМЕРИКИ

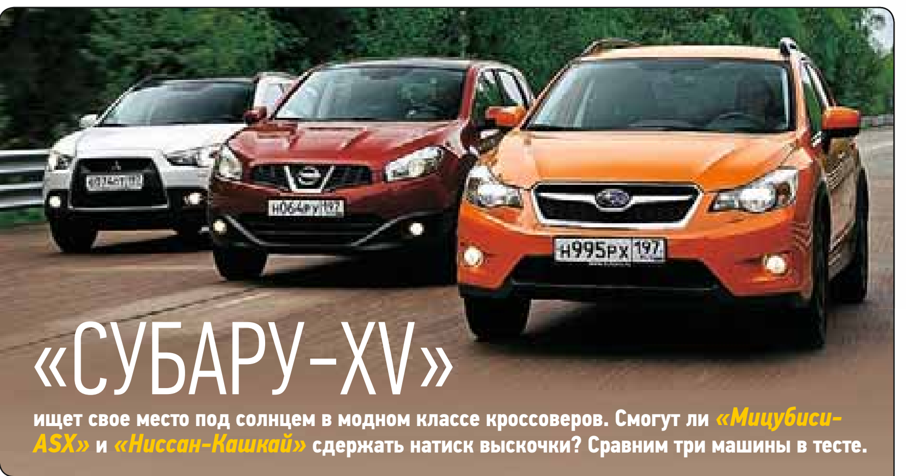
Хотите выгодно приобрести автомобиль в Америке, не «перевертыша» и не «утопленника»? Хотите гарантий и не хотите обмана?
Тогда не стоит ходить по различным конторам – достаточно обратиться к нам!

Гарантируем абсолютную прозрачность процесса и квалифицированную помощь на всех его этапах:

- Мы найдем и приобретем для вас «автомобиль мечты»
- Мы проверим его техническое состояние и доставим в Россию
- Мы гарантируем юридическую чистоту сделки

Хотите заказать автомобиль – звоните!
Информация по тел.: +7 (495) 789 69 04
e-mail: buycars@tdzr.ru

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



«СУБАРУ-XV»

ищет свое место под солнцем в модном классе кроссоверов. Смогут ли *«Мицубиси-ASX»* и *«Ниссан-Кашкай»* сдержать натиск выскочки? Сравним три машины в тесте.



ДЕТСКОЕ КРЕСЛО

лучше выбирать по результатам испытаний, а не по заявленным характеристикам. Коллеги из немецкого ADAC **проверили 33 популярные модели кресел.**

ДОПУСТИМ ЛИ АЛКОГОЛЬ

для водителя? Премьер-министр просит разъяснений.



«ЛАДУ-ЛАРГУС»

уже собирают на АВТОВАЗе. Не хромает ли качество? Не подрастут ли первоначально сладкие цены? Выясняем в ходе подробной встречи с моделью.

«БМВ-327 КУПЕ»

выпущено в 1939-м и создано специально для только что отстроенных немецких автобанов.



«ХЁНДАЙ-i40»

– авто для «белых воротничков». По замыслу корейцев, седан должен потеснить на рынке «Вольво-S60», «Фольксваген-Пассат», «Тойоту-Авенсис». Справится ли?



ТОРМОЗНУЮ ЖИДКОСТЬ

пить нельзя – доказано медициной. И не каждую можно лить в автомобиль – доказано «За рулем».

ПОПРАВКА

В материале **«Сила духа» (ЗР, 2012, № 5)** ориентировочная цена надувного домкрата «СОРОКИН» – 3500 руб. – указана с учетом разветвителя для двух выхлопных труб. **Без него домкрат стоит 2000 руб.**

«ПОРШЕ-КАЙЕН GTS»

и во втором поколении не промах: 420 сил, максималка 261 км/ч, разгон до сотни за 5,7 с. Максим Гомянин прыгнул за руль и открыл дроссель на 100%.





Акция

ищем самый старый аккумулятор Black Horse в России!

Продолжайте учавствовать в акции!

Первые результаты будут объявлены в августе

ГЛАВНЫЙ ПРИЗ - НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

LCD телевизор - победителю каждого месяца

Фабрика аккумуляторов Сомбор проводит акцию среди автомобилистов - владельцев аккумуляторов Black Horse в России.

Правила проведения акции

С 01. 06 по 31.12.2012 участники должны отправить по e-mail fas@farmakom.co.rs и d.akopova@farmakommb.ru следующие данные: ФИО, адрес, номер телефона, дату призводства аккумулятора Black Horse, установленного на автомобиле (указана в гарантийном талоне, на этикетке, на термопечати).

Каждый месяц с июня по декабрь 2012 года по итогам присланных в течение месяца данных будет определяться победитель, который получит телевизор LCD (всего 7 призов).

В конце года будет определен обладатель самого старого аккумулятора Black Horse, который получит новый автомобиль

Специальная акция для обладателей призовых купонов 75 000 А·ч
Чтобы узнать условия акции, обращайтесь к нашим дистрибьюторам:

ООО „Восход-К АВТО“
117647, Москва
ул. Академика Капицы 20
+8 (495) 335-40-10 доб. 201
e-mail: d.aksenov@voshod-avto.ru

ООО „АХК-Энерджи +“
г. Москва, Лезин Роман,
тел. 8-903-728-63-17
e-mail: roman_l10@mail.ru

ООО „Первая аккумуляторная компания“
г. Москва, тел. +8 (495) 7305864
e-mail: moscow@1ak-m.ru

ООО „Катод-Юнион”
г. Санкт-Петербург
Алексей Фролов
e-mail: frolov.alexey@katod.ru
тел. (812) 718-76-81

ООО „ПОЛЮС +“
344016, г. Ростов на Дону
пер. 1-й Машиностроительный, 15 А
e-mail: secretar@polusplus.ru
тел. (863) 2008-208

ООО "АВТОСПЕЙС"
Республика Беларусь
г. Минск 220024 ул. Бабушкина 27а
Телефон +375 172918910
e-mail: linkevich@autospace.by
моб. +375 293938884

Подробности акции на сайте:
www.farmakommb.com/priz
или по тел. 8 495 984 96 87

Реклама



Завод аккумуляторов Сомбор
Градина 3, 25000 Сомбор, Сербия
Тел (+381 25) 467-189
fas@farmakom.co.rs

Концерн Фармаком МБ Шабац
Хајдук Вељкова 6б, 15000 Шабац, Сербия
Продажа: (+381 15) 362-811
www.farmakommb.com

aleksandra.kurdulic@farmakom.co.rs
моб. (+381 62) 80 800 22,
jelena.dragicevic@fas.farmakom.co.rs
моб. (+381 64) 839-4900